SKRZYDLATA POLSKA

NR 18 (773) ● 1.V. 1966 ● ROK XXII/XXXVI ● CENA 2 ZŁ

- WARSZAWSKIE LZN NA 102
- III MIĘDZYNARODOWY KONGRES LOTNICTWA ROLNICZEGO
- W OSŁONIE WYPRAWY
- WALKA W ETERZE

Foto: B. Koszewski

1 MAJA

Konferencja z okazji Dnia Transportowca i Drogowca

OSIĄGNIĘCIA I PERSPEKTYWY PLL „LOT"

● W maju — do Mediolanu ● W roku 1970 — przewozy wyższe o 181% ● Rozmowy z Bejrutem ● Odrzutowce Tu-134

W dniu 15 kwietnia br. odbyła się w siedzibie Ministerstwa Komunikacji w Warszawie konferencja prasowa poświęcona omówieniu dotychczasowego dorobku oraz perspektyw rozwoju wszelkich rodzajów transportu w Polsce, w tym również transportu lotniczego. Konferencja, w której udział wzięli kierownicy resortu z ministrem Komunikacji inż. Piotrem Lewińskim, dyrektorzy departamentów oraz PKS i PLL „LOT", zorganizowana została z okazji Dnia Transportowca i Drogowca.

Jak wynika z informacji dostarczonych na konferencji, PLL LOT eksploatowały w 1965 roku linie zagraniczne do 21 państw i 22 portów lotniczych. Otwarto nowe linie do Helsinek i Frankfurtu n/M oraz stworzono nowe połączenie Warszawy z Rzymem przez Zagrzeb.

W komunikacji krajowej uruchomiono połączenie do Koszalina.

Na liniach zagranicznych eksploatowano samoloty turbośmigłowe Il-18 i Viscount-804 oraz częściowo tłokowe Il-14. Podczas gdy w r. 1964 udział samolotów turbośmigłowych w wykonywanej pracy przewozowej wynosił 77,5%, to w roku 1965 wzrósł do 92,1%.

Całkowita praca przewozowa wykonana w r. 1965 wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o 12,5%, z tego w lotach rozkładowych o 21,6%.

W latach 1966—1970 eksploatowane będą na liniach krajowych samoloty Li-2 (do 1967 r.) i Il-14, a ponadto wprowadza się obecnie samoloty turbośmigłowe An-24. Na liniach zagranicznych eksploatowane będą nadal samoloty turbośmigłowe Il-18, wprowadzi się nowo zakupione An-24 oraz — w dalszej kolejności — odrzutowe Tu-134.

W bieżącym roku (w początkach maja) ma zostać uruchomiona linia z Warszawy do Mediolanu. Prowadzone są obecnie negocjacje w Bejrucie w sprawie umowy międzynarodowej o komunikacji lotniczej z Libanem. W ruchu krajowym przewidywane jest oddanie do użytku lotniska pod Katowicami (prawdopodobnie od czerwca br.), dzięki czemu Górny Śląsk otrzyma połączenie lotnicze z Warszawą.

W roku 1965 przewieziono na liniach krajowych blisko 213 000 pasażerów, zaś na liniach zagranicznych prawie 142 000 (przekroczono plan o 23 000 osób).

W roku 1970 — jak zakłada plan — PLL „LOT" mają przewieźć 640 000 pasażerów, z czego na liniach krajowych 338 000, a na zagranicznych 302 000. Wzrost przewozów w 1970 roku w stosunku do wykonania w roku 1965 wyniesie 181%, z czego na liniach krajowych 159%, a na zagranicznych 213%.

RAKIETY W DEFILADZIE GNIEŹNIEŃSKIEJ

W dniu 16 kwietnia br. Gniezno, pierwsza stolica Polski, była widownią podniosłych uroczystości, inaugurujących obchody ostatniego jubileuszowego roku 1000-lecia Państwa Polskiego. Złączyły się one z rocznicą forsowania Odry i Nysy Łużyckiej przez I i II Armię Wojska Polskiego i rozpoczęcia ofensywy na Berlin.

Akcentem, podkreślającym wymowę polityczną uroczystości gnieźnieńskich, była wielka defilada wojskowa, którą przyjął Marszałek Polski Marian Spychalski w otoczeniu generalicji oraz przedstawiciele najwyższych władz państwowych, gospodarze województwa, miasta i powiatu gnieźnieńskiego.

Wśród wielu rodzajów wojsk przedefilowały przed trybuną honorową pododdział spadochroniarzy oraz kolumna wojsk rakietowych, ze sztandarem jednostki. Tuż za kolumną następna — wyrzutni przeciwpancernych pocisków kierowanych.

W dalszej kolejności trybunę minęły następne pododdziały rakietowe, najpierw najnowsze wersje dawnych „katiusz", a za nimi srebrzyste cygara rakiet „ziemia-powietrze".

Jako ostatnie — przedefilowały rakiety typu „ziemia-ziemia".

Defiladę oklaskiwały wielotysięczne tłumy mieszkańców Gniezna. (z)

POSIEDZENIE KOMISJI SZYBOWCOWEJ APRL

W dniu 18 kwietnia br. odbyło się w Warszawie kolejne posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL, w którym uczestniczył prezes APRL Stefan Antosiewicz.

Tematem obrad komisji była nowa wersja regulaminu Medalu im. Czesława Tańskiego, a także propozycja w sprawie kandydata do tego medalu za rok 1965. Zdaniem komisji powinien otrzymać medal kierownik Szybowcowej Szkoły Wyczynowej na Żarze — Adam Dziurzyński. Z kolei rozpatrzona została propozycja zorganizowania Konkursu Akrobacji Szybowcowej, który odbyłby się jesienią w Aeroklubie Jeleniogórskim. W związku z międzynarodową dyskusją na temat stosowania radia i urządzeń radionawigacyjnych, problem ten był również omówiony na zebraniu komisji. Zdaniem naszych pilotów radio powinno być używane w obu klasach, klasie standard natomiast należałoby zabronić stosowania pokładowych urządzeń radionawigacyjnych. Klasa otwarta zaś, która ma być drogą do eksperymentów i rozwoju techniki szybowcowej, nie powinna być w żaden sztuczny sposób ograniczana.

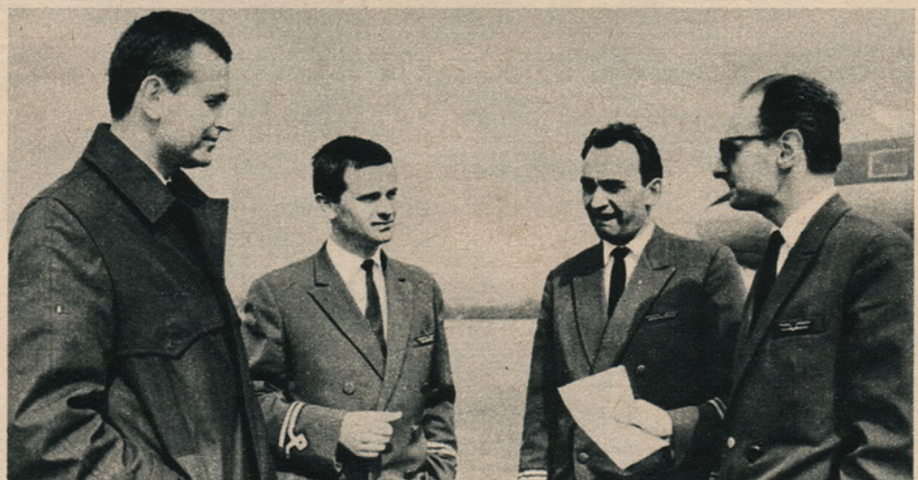
Członkowie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL zostali poinformowani o udziale polskich pilotów w szybowcowych imprezach zagranicznych, bowiem Zarząd Główny podjął wiążące decyzje w tych sprawach. Komisja zastanowiła się nad możliwością i celowością zmiany systemu punktacji na najbliższych szybowcowych mistrzostwach Polski. Wobec krótkiego terminu na SMP pozostanie regulamin bez zmiany, wprowadzona być może tylko tabelaryzacja wzorów, ułatwiająca i przyspieszająca obliczenia wyników.

Bardziej szczegółowe omówienie szybowcowych nowości z ostatniego posiedzenia komisji zamieścimy w najbliższym numerze „Skrzydlatej". (p)

NOWI KAPITANOWIE LOTNICTWA KOMUNIKACYJNEGO

Polskie Linie Lotnicze LOT zorganizowały kurs kapitański dla grupy swych młodych pilotów, latających dotychczas w charakterze drugiego pilota na samolotach Il-14. Dziewięciu kandydatów przeszło miesięczne szkolenie teoretyczne oraz 10-dniowe praktyczne (ok. 15 godzin lotów), mające na celu przygotowanie do wykonywania obowiązków pierwszego pilota (kapitana) na samolocie Il-14.

Po przeszkoleniu i wewnętrznych egzaminach kandydaci na kapitanów stanęli, w połowie kwietnia br., przed obliczem państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej, by ubiegać się o licencję pilota liniowego. Po egzaminach sprawdzających wiedzę teoretyczną oraz umiejętności praktyczne (loty w dzień i w nocy) na placu pozostało czterech młodych pilotów: **Zdzisław Feliga, Mirosław Królikowski, Ireneusz Kucharski i Jerzy Wojtyna.** Lada dzień, bo po wylataniu zaledwie 30 dodatkowych godzin na miejscu pierwszego pilota pod okiem instruktora, młodzi piloci otrzymają oficjalną nominację na kapitanów samolotów Il-14. **(kh)**



Na zdjęciu powyżej: Mirosław Królikowski, Jerzy Wojtyna, Zdzisław Feliga i Ireneusz Kucharski.

Foto: Marian Kobrzyński

CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"?

W dniu 18 kwietnia wprowadzono w życie nowy — krajowy rozkład lotów. Rozkład ten obowiązywać będzie do 31 października, z tym, że podzielono go na trzy okresy: wiosenny — do 31 maja, letni — do 31 sierpnia i jesienny do 31 października.

W czasie od 18 kwietnia do 31 maja lotowskie Il-14 będą obsługiwały linie z Warszawy do Krakowa i do Wrocławia 4 razy dziennie, a do Gdańska 3 razy dziennie. Na liniach z Warszawy do Rzeszowa, Koszalina, Szczecina i z Krakowa do Gdańska samoloty będą kursowały raz dziennie, z Warszawy do Poznania 2 razy dziennie.

W pełni lata 32-osobowe Il-14 zostaną sukcesywnie zastąpione turbośmigłowymi An-24 krótkiego zasięgu, które mają 48 foteli. Są to maszyny szybkie i wygodniejsze, posiadają hermetycznie zamknięte kabiny pasażerskie, co pozwala na utrzymanie wyrównanej temperatury i ciśnienia. Ten dodatkowy tabor umożliwi zwiększenie częstotliwości połączeń na poszczególnych trasach.

W czasie od 1 czerwca do 31 sierpnia linia Warszawa — Kraków będzie obsługiwana 4 razy dziennie: odloty z Warszawy o 8,15, 13,39, 15,10 i 17,10; odloty z Krakowa o 6.50, 9.45, 15 i 16.40. Podróż powietrzna trwa dokładnie godzinę. Również na linii Warszawa — Wrocław zostaną wprowadzone 4 kursy dziennie: odloty z Warszawy o 6.30, 8.55, 15.35 i 19.20; odloty z Wrocławia o 6.15, 8.10, 17.20 i 20.20. Podróż trwa 75 minut.

Na trasie Warszawa — Rzeszów otrzymujemy latem 2 połączenia dziennie: odloty z Warszawy o 10 i 16.45. Na linii Warszawa — Poznań 3 razy dziennie; odloty z Warszawy o 9.40, 13.45 i 18.40.

Turyści podróżujący nad morze będą mieli na linii Warszawa — Gdańsk w czerwcu 4 połączenia dziennie (odloty o 8.45, 11.30, 12.55 i 17), zaś w lipcu i sierpniu dodatkowo piąte połączenie (odlot o 9.45). Rejsy powrotne z Gdańska o 6.35, 10.45, 13 i 15, dodatkowo w lipcu i sierpniu o 17. Bezpośrednia komunikacja powietrzna będzie łączyła także Kraków z Gdańskiem (odloty z Krakowa o 14.15 i 15.45) i Wrocław z Gdańskiem (odlot z Wrocławia o 10.40, powrót z Gdańska o 18.10). Z Warszawy do Koszalina będzie można odlatywać w czerwcu o 8.35 i dodatkowo o 19 w lipcu i sierpniu; powrót z Koszalina do Warszawy o 10.40 w czerwcu, a także o 7.30 w lipcu i sierpniu.

Linia Warszawa — Szczecin poprowadzi latem przez Poznań. Samoloty Il-14, będą startowały z Warszawy do Poznania o 8.25 i 13.05, stąd dalszą podróż do Szczecina zapewnia Li-2.

W portach lotniczych zachodniego, środkowego i wschodniego wybrzeża Bałtyku będzie lądowało w pełni sezonu letniego codziennie 12 samolotów ze znakiem żurawia. Przypomnijmy tutaj, że w ruchu krajowym samoloty nie kursują w niedzielę.

W tym roku zamierza się także zainaugurować nową linię Warszawa — Katowice. Na katowickim lotnisku prace dobiegają już końca i można oczekiwać, że jeszcze w ciągu lata sieć krajowych połączeń „lotu" obejmie również najważniejszy ośrodek przemysłowy Polski. (KOB)

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

W INSPEKTORACIE Lotnictwa odbyła się konferencja zespołów higieny i bezpieczeństwa lotów z jednostek lotniczych. Przybył na nią zastępca szefa Głównego Zarządu Politycznego WP, gen. bryg. Jan Czapla. Konferencji przewodniczył Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

*

Z OKAZJI 5 rocznicy pierwszego lotu człowieka w Kosmos odbył się 15 kwietnia br. w sali MDK w Warszawie przy ul. Terespolskiej 4 uroczysty koncert, w którym, po części oficjalnej, wystąpił Zespół Estradowy Wojsk Lotniczych „Eskadra". Koncert zorganizowany został staraniem TPPR, Ligi Obrony Kraju i Klubu im. Pierwszego Kosmonauty przy ZG TPPR.

*

W PLANETARIUM Śląskim w Katowicach odbył się z okazji Dnia Kosmonauty zlot miłośników astronautyki. Wzięło w nim udział kilkuset członków klubów modelarstwa rakietowego ze szkół województwa katowickiego. Uczestnicy zlotu wysłuchali odczytu o astronautyce radzieckiej, obejrzeli kilka filmów poświęconych tej tematyce oraz obejrzeli pokazowe starty modeli rakiet.

*

MIEJSKA Rada Narodowa w Grudziądzu wprowadziła zakaz hodowli gołębi w strefie śródmiejskiej, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów w rejonie lotniska Aeroklubu Grudziądzkiego.

*

SAMOLOT skandynawskich linii lotniczych SAS — DC—7 przewiózł na swym pokładzie z warszawskiego Okęcia do USA partię szlachetnych arabów pochodzących ze stadniny w Janowie Podlaskim.

*

PODALIŚMY w notatce pt. „Obrady poznańskich lotników sportowych" (nr 13 z 27 marca br.), m. in. że „dyplom i puchar, ufundowany przez inż. Zbigniewa Laszkiewicza, otrzymał pil. Eugeniusz Brzoza". Otóż pragniemy sprostować tę wiadomość i zarazem przeprosić zainteresowanych: **puchar ufundowany został** nie przez inż. Laszkiewicza, a **przez prezesa Aeroklubu Poznańskiego — inż. Ludomira Hołdowskiego.** Przepraszamy.

*

ZNANY dziennikarz, były lotnik Polskich Sił Lotniczych na Zachodzie, Zbigniew Neugebauer, napisał książkę pt. „Wracajcie szczęśliwie do bazy", która ukaże się wkrótce nakładem wydawnictwa „Książka i Wiedza".

*

W RAMACH cyklu „Ludzie i zdarzenia" Telewizja Warszawa nadała (10 kwietnia br.) w programie ogólnopolskim reportaż pt. „Łowcy diamentów", o tzw. Mekce szybownictwa polskiego w Karkonoszach, czyli Aeroklubie Jeleniogórskim i jego ośrodku szybowcowym oraz lotach na fali. Program przygotowali Grzegorz Dubowski i Andrzej Ziemiński, który wykonał dla tego programu efektowne zdjęcia z lotów na karkonoskiej fali.

*

WYDAWNICTWO MON wydało opowiadania lotnicze kpt. pil. Bogdana Bartnikowskiego. Książka pt. „Nad chmurami" liczy 202 strony, cena egzemplarza wynosi 11 zł.

*

Z CYKLU „Człowiek poznaje świat" ukazało się nakładem „Iskier" tłumaczenie z rosyjskiego książki pt. „Małe opowiadania o wielkim Kosmosie" (tłumaczył J. Herlinger). Stron 254, cena 15 zł.

POLSKA Z LOTU PTAKA

BOLKÓW. W uzupełnieniu pięknego zdjęcia zamku Bolka I, zamieszczonego w numerze 16 (771), publikujemy obecnie lotnicze zdjęcie samego miasteczka. Położone jest ono w powiecie jaworskim, woj. wrocławskie. Niewielki ośrodek przemysłu lniarskiego, drzewnego i skórzanego; ośrodek letniskowy i turystyczny. Bolków założony był w wieku XIII. Foto: A. Zieliński

ECHA LOTNIA

Tegoroczny dzień 1-Maja świętujemy w szczególnym dla Polski roku — jubileuszu Tysiąclecia państwa polskiego. Radosne to święto, obchodzone przez ludzi pracy na całym świecie, ma dla nas Polaków w tym roku niezwykłe znaczenie. Z poczuciem patriotycznej dumy sięgamy w Święto Pracy do postępowych i rewolucyjnych tradycji narodowych. Z poczuciem patriotycznej dumy myślimy też o dniu dzisiejszym. Ziściły się bowiem marzenia najlepszych synów i córek naszego narodu. Polityka Partii i całego obozu demokratycznego przyniosła odrodzenie Ojczyzny w nowych, sprawiedliwych granicach, zapewniła przyjaźń i sojusz z wszystkimi sąsiadami, związała losy kraju z ideą socjalizmu. Powstał mocny fundament nowego Tysiąclecia dziejów naszej Ojczyzny.

Niedawno, w połowie kwietnia, odbyły się pierwsze z centralnych uroczystości jubileuszowych obchodów Tysiąclecia państwa polskiego. Na wielotysięcznych wiecach w Gnieźnie i w Poznaniu społeczeństwo Ziemi Wielkopolskiej manifestowało pełne poparcie dla programu Partii i polityki zagranicznej Polski Ludowej, dla sprawy rozkwitu Ojczyzny, umacniania niewzruszonej jedności wszystkich patriotów zjednoczonych we Froncie Jedności Narodu. W tych dniach odbyła się również wielka ogólnopolska impreza — Sztafety Tysiąclecia. Ludność setek wsi, miast i osiedli, miejsc upamiętnionych w dziejach narodu polskiego, witała uczestników sztafet wiozących księgi, w których pod tekstem apelu składali swe podpisy przedstawiciele społeczeństwa.

Święto 1-Maja i rok jubileuszu państwa polskiego godnie powitali ludzie pracy naszego kraju, podejmując zobowiązania produkcyjne i czyny społeczne. Nie pozostali w tyle również nasi lotnicy cywilni i wojskowi. Z wojska, z jednostek lotniczych, z aeroklubów, od młodzieży zrzeszonej w kołach lotniczych i drużynach harcerskich, docierają stale do nas echa zobowiązań i czynu społecznego. To jest najpiękniejszy dar, jaki społeczeństwo, nasza młodzież przynosi na majowe święto i jubileusz Tysiąclecia. Wszystko co budujemy, te wartości, które tworzymy dodatkową pracą społeczną, służą i służyć będą pomyślności i szczęściu całego naszego narodu. Budujemy i budować będziemy, aby nasze i przyszłych pokoleń życie było coraz lepsze i coraz piękniejsze.

W MAJOWE ŚWIĘTO

„Tego dorobku i naszej pokojowej pracy — czytamy w Apelu Sztafet Tysiąclecia — nie pozwolimy nikomu podważyć. Gdy w Niemczech zachodnich podnoszą się znów upiory wojny i odwetu, gdy kwestionuje się tam nienaruszalność naszych granic, przypominamy raz jeszcze dawną i niedawną przeszłość. Przypominamy grunwaldzkie zwycięstwo. Przypominamy ofiarę krwi powstańców wielkopolskich i śląskich. Przypominamy zwycięskie boje I i II Armii Wojska Polskiego, nieubłaganą walkę partyzantów Armii Ludowej, Armii Krajowej, Batalionów Chłopskich, cały nasz wkład w zwycięstwo na wszystkich frontach II wojny światowej. Chylimy czoła nad prochami milionów ofiar hitlerowskiego terroru. Oświadczamy uroczyście — nie ma przebaczenia dla ludobójców i zbrodniarzy wojennych".

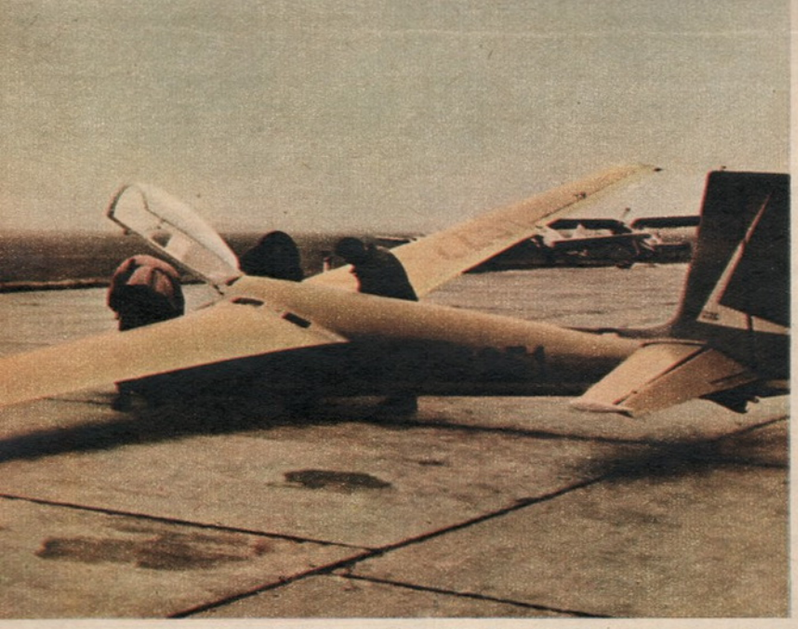
„Jedność narodu — powiedział Marszałek Spychalski na wiecu w Gnieźnie — jest dziś mocniejsza niż w całej naszej tysiącletniej historii, jeszcze bardziej niewzruszona niż w okresie walki z okupantem hitlerowskim. Siłą tworzącą i umacniającą tę jedność jest patriotyzm Polaków. Jest nią słuszna, służąca dobru narodu, z interesów jego najszerszych mas wypływająca, na naukowych podstawach oparta, polityka uznanej przez całe społeczeństwo za jego przewodnią siłę PZPR, z którą najściślej współdziałają ZSL i SD, współdziałają wszyscy patrioci, skupieni we wspólnym, wielkim Froncie Jedności Narodu".

W radosne święto 1-Maja, uczestnicząc w licznych pochodach i uroczystościach, z ufnością patrzymy w przyszłość. Jesteśmy bowiem tym pokoleniem w dziejach naszego narodu, któremu przypadło w udziale nie tylko święcić jubileusz Tysiąclecia, ale czynnie tworzyć ofiarną pracą nową rzeczywistość Polski. Święto Pracy symbolizuje w naszej ludowej Ojczyźnie nierozerwalną jedność naszych zadań narodowych i międzynarodowych, najściślejszy związek między naszą pracą dla kraju, a naszym wkładem we wspólne dzieło międzynarodowej walki z imperializmem, o pokojową przyszłość wszystkich krajów i narodów. Właśnie w święto majowe odczuwamy bardziej niż kiedykolwiek, jak ściśle splataja się rozwój kraju, pomnażanie wielkiego dorobku budownictwa socjalistycznego w Polsce — z proletariackim internacjonalizmem, z zadaniami walki o pokój, umacnianiem solidarności międzynarodowej. Dzień ten wyraża zarazem naszą wolę dalszej wytrwałej pracy, naszą gotowość do podjęcia i wykonania nowych zadań dla wszechstronnego rozwoju naszej Ojczyzny.

W tym dniu damy mocny wyraz uczuć przyjaźni i braterstwa z narodami krajów socjalistycznych, z klasą robotniczą krajów kapitalistycznych, z narodami walczącymi z kolonializmem i budującymi swe nowe życie po latach ucisku, ze wszystkimi bojownikami o postęp i socjalizm na całej kuli ziemskiej.

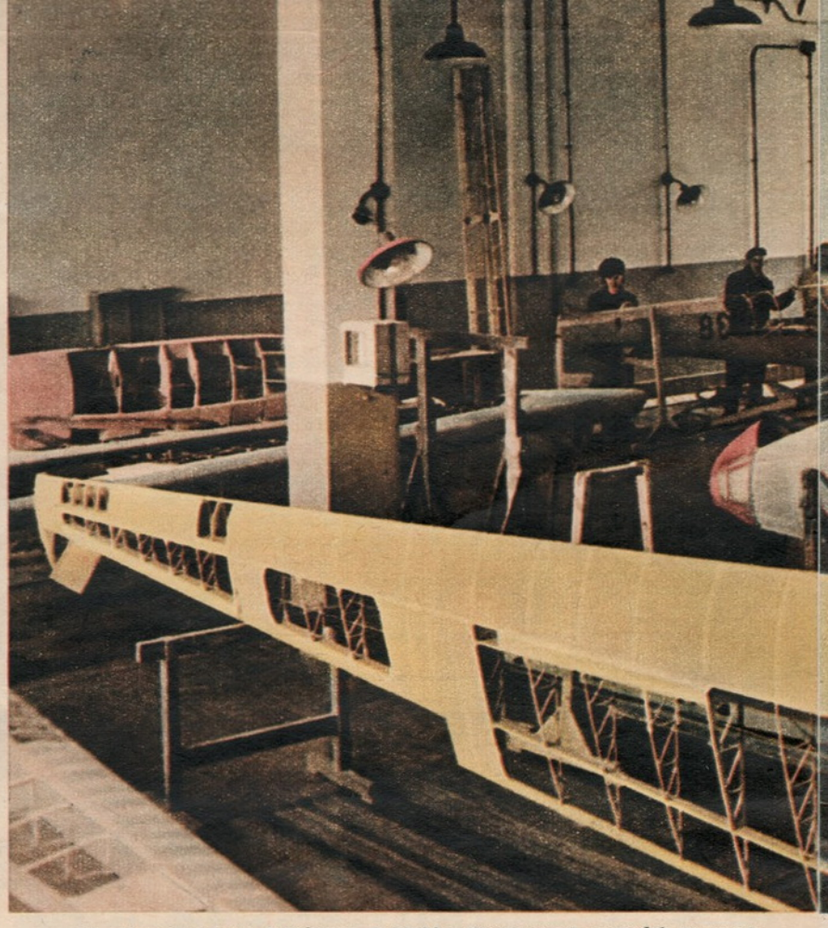
Niech się święci 1-Maja!

Ikarus



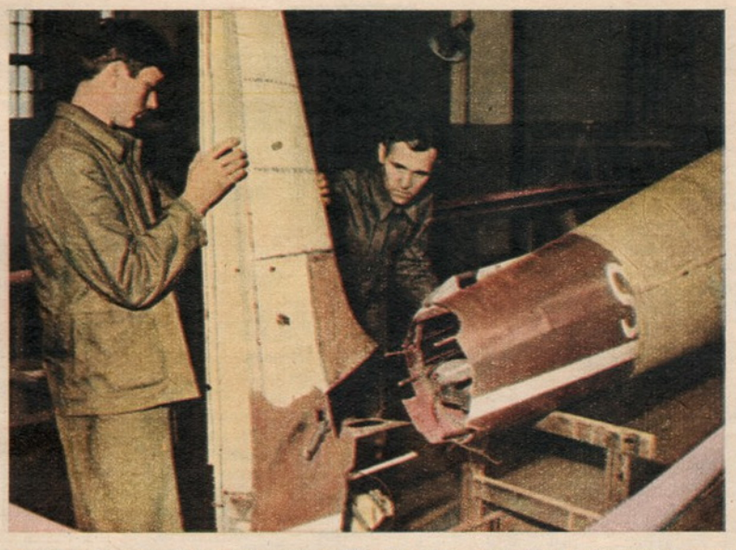
Po remoncie w warszawskich Lotniczych Zakładach Naprawczych „Mucha Standard" będzie latać jak nowa. Ostatnie czynności wykonuje brygada montażowa Bronisława Pucka.

NA TYSIĄCLECIE i 1 MAJA



W głównej stolarni Lotniczych Zakładów Naprawczych porządek wzorowy.

WARSZAWSKIE LZN N



Wyżej: To wcale nie największe uszkodzenie, które przychodzi naprawiać pracownikom LZN. Za kilka dni ogon będzie już nieodłączną częścią kadłuba. Niżej: Nowocześnie wyposażona, specjalistyczna sekcja radiowa LZN naprawia nasze „Swierszczyki" i eresy. Tablice z przyrządami wykonali sami pracownicy sekcji.

OBIEGAJĄCY cały kraj apel załogi Cegielskiego, by produkcyjnym czynem uczcić tegoroczne Święto Pracy i Tysiąclecie Państwa, znalazł oczywiście odzew i w lotnictwie sportowym. Jako jedna z pierwszych jednostek Aeroklubu PRL zgłosiły swój akces warszawskie Lotnicze Zakłady Naprawcze na Gocławiu.

Nasze zobowiązanie — mówią dyrektor LZN mgr inż. Tadeusz Wiślicki i I sekretarz POP PZPR Jerzy Cichocki — składa się z wielu pozycji. Każdy dział, wszyscy pracownicy zadeklarowali wiele prac w czynie społecznym. Okazja, twierdzą, jest wyjątkowa. I dlatego lotnictwo sportowe wzbogaci się o wyremontowane społecznym sumptem przyrządy, części zamienne, spadochrony, a nawet cały szybowiec „Mucha-Standard". Trudno tu wyliczyć te wszystkie tak rozmaite zobowiązania. Ale ich wartość ogólna jest imponująca, bowiem sprowadza się do dwóch procent globalnej produkcji rocznej. Tak więc dzięki czynowi społecznemu tegoroczny plan wykonają Zakłady co najmniej w 102%. Brawo.

Podjęcie zobowiązań produkcyjnych dla uczczenia Milenium i 1 Maja przez Lotnicze Zakłady Naprawcze na Gocławiu skłoniło reporterów „Skrzydlatej" do kolejnych odwiedzin. Poprzednie miały miejsce nieco ponad rok temu. I dobrze się stało, że mogliśmy znowu obejrzeć warszawskie LZN. Zmian bowiem co niemiara.

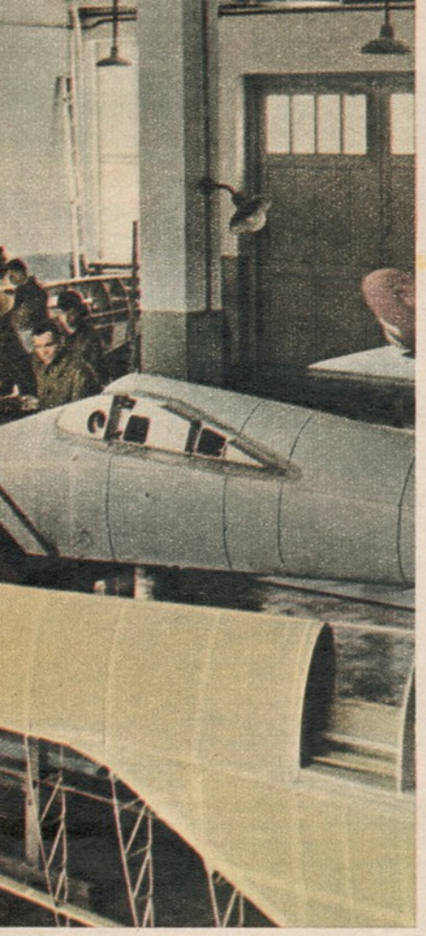
Prowadzenie zakładów remontowych jest w ogóle rzeczą trudną, a już w wysoko wyspecjalizowanym i o wyjątkowej odpowiedzialności pracy przemyśle lotniczym szczególnie. Nie ma produkcji typowej, seryjnej. Na większość wykonywanych prac brak jest dokumentacji,

Działem osprzętu kieruje od początku powstania LZN Tadeusz Czystaw. Kierownicza funkcja nie przeszkadza mu w czynnym włączaniu się w przeprowadzane naprawy.

a rozmaitość stosowanych przy tym materiałów ogromna. Potrzebny jest wreszcie szeroki asortyment części zamiennych. A problemy techniczne to ledwie połowa zagadnienia. Drugą jego część stanowi sprawa fachowego, o najwyższych kwalifikacjach zawodowych personelu.

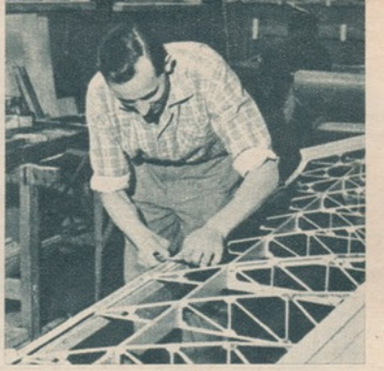
W tej sytuacji trudno się dziwić, że w początkowym okresie istnienia warszawskie LZN przeżywały trudne lata. Często zmieniało się kierownictwo zakładów, zdarzały się nawet chwile bezkrólewia. Z tym większym więc uznaniem należy się odnieść do poczynań dyrektora Wiślickiego, który w ciągu kilkuletniej działalności praktycznie wyprowadził już zakłady na tak zwaną czystą wodę. A mam tu na myśli nie tylko realizację planowanych zadań.

Obok nich bowiem, nie przerywając produkcji, w LZN prowadzone były — i jeszcze aktualnie są — poczynania w kierunku modernizacji zakładu, polepszenia warunków pracy (ile było dotąd kłopotów z inspektorami!), a jednocześnie



Mistrzem od pędzla, a właściwie mówiąc pistoletu lakierniczego, jest w LZN brygadzista Janusz Wojno. Warto zwrócić uwagę na maseczkę sporządzoną zgodnie z wymogami BHP.

W krótkiej próbie Zofia Kowalkowska przekonała nas, że wytrzymałość czasz naszych spadochronów jest wyższa od wymaganych norm. Można skakać spokojnie!



Specjalność stolarza lotniczego to jedna z najbardziej poszukiwanych przez kierownictwo Zakładu umiejętności. Fachowców ceni się bardzo. Na zdjęciu Tadeusz Bydłos.

napraw specjalistycznych „Fok" (dla kraju i na eksport) jak też remonty wyposażenia samolotów gospodarczych.

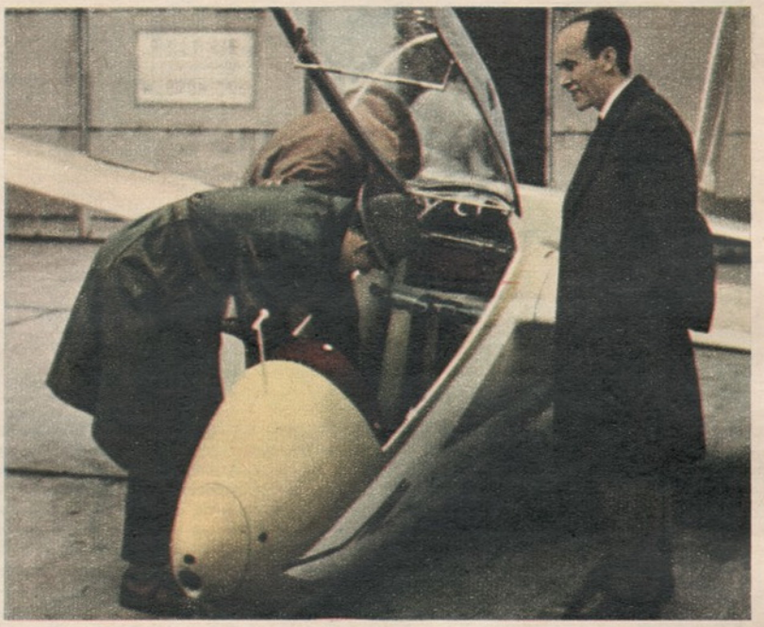
Zakład ma już zresztą pewne wyniki w działalności eksportowej. W ubiegłym roku wyremontował dla Szwecji, Danii, Belgii i Szwajcarii ogółem 10 „Much Standard". Zagraniczni odbiorcy byli pełni uznania dla jakości wykonanych usług, ich opinie były niezwykle pochlebne. Tegoroczne zamówienia eksportowe już obejmują siedem szybowców.

Oczywiście są i kłopoty. Zasadnicze to kadrowe. Ciągle jeszcze w zakładach występuje zjawisko zwane płynnością kadr. Brak jest młodych wykształconych fachowców np. stolarzy lotniczych, ponieważ nie ma na terenie stolicy odpowiednich szkół. Trzon załogi stanowią starsi pracownicy, którzy wysoko sobie cenią (nie od ceny, bo nie przywiązują wagi do złotówek), wręcz kochają pracę w lotnictwie. Niestety, coraz częściej stają oni wobec konieczności przejścia na emeryturę. Pewne nadzieje w zakresie rozwiązania problemu kadr przyniosła nowo wprowadzona siatka płac, dotychczas bowiem pracownicy APRL byli w gorszej sytuacji niż w kluczowym przemyśle lotniczym.

Kończymy naszą wizytę w warszawskich Lotniczych Zakładach Naprawczych. Spełniając ich prośbę, pragniemy przekazać apel LZN do innych jednostek Aeroklubu PRL i przemysłu lotniczego o podejmowanie czynów produkcyjnych dla uczczenia Majowego Święta i Tysiąclecia naszej Ojczyzny.

Tekst:
JERZY POMIANOWSKI

Zdjęcia:
STANISŁAW JAŚKO

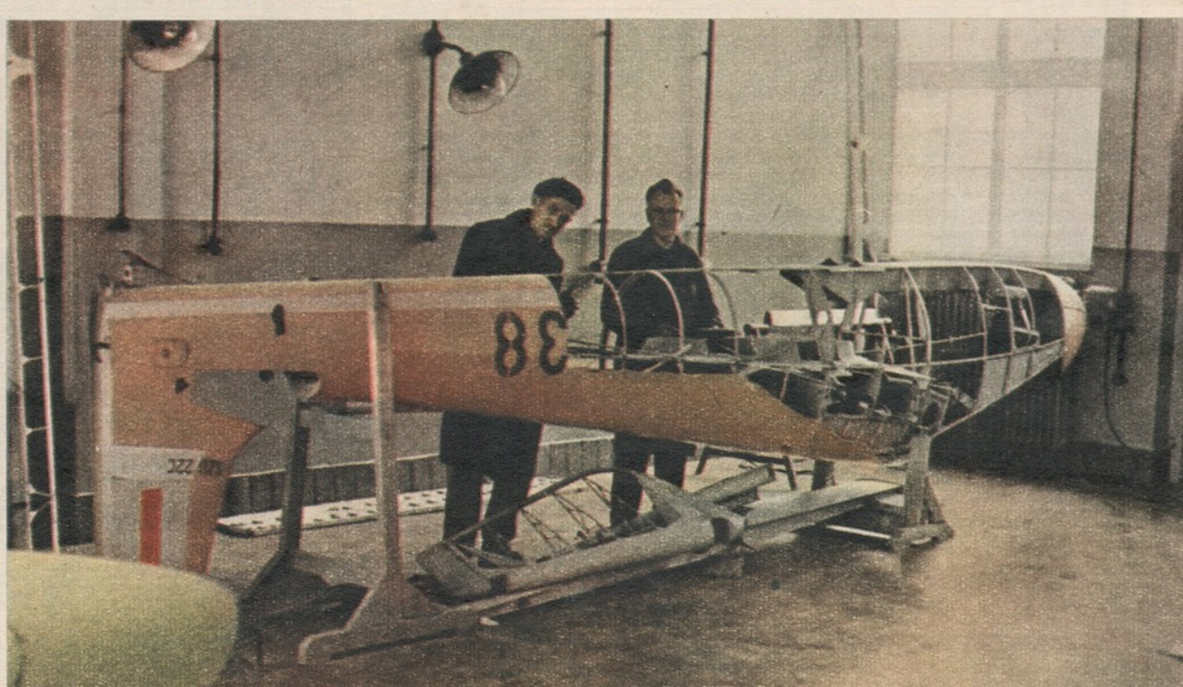


Dyrektor LZN mgr inż. Tadeusz Wiślicki (z prawej) może się z uśmiechem przyglądać, gdy lisiokącki instruktor Bernard Kopicki sprawdza odbieraną z zakładów „Muchę Standard". Do swoich pracowników ma bowiem dyrektor pełne zaufanie.

Dział kontroli technicznej, w którym widzimy Leona Stasiaka, ma w LZN poważne zadania. Tu w produkcji absolutnie nie może być mowy o „braku".

18 lat pracowała Felicja Kuleszyńska (z lewej) w Aeroklubie Warszawskim i LZN. Obecnie, choć jest na emeryturze, pracuje na połowie etatu.

Ten szybowiec „Mucha Standard", którego widzimy w stanie przysłowiowej degrengolady, ożyje dzięki czynowi społecznemu pracowników LZN podjętemu dla uczczenia Święta Pracy i Tysiąclecia Państwa.



A 102

zwiększeniem wydajności i jakości wykonywanych napraw. Rozwój szedł w dwóch kierunkach. Adaptowano nowe pomieszczenia, organizowano nowoczesną aparaturę kontrolno-pomiarową oraz obrabiarki. Trzeba tu podkreślić przychylność Zarządu Głównego APRL w tej działalności.

Jedno jest pewne. Kontrast w porównaniu do tego co widzieliśmy na Gocławiu przed rokiem jest ogromny. Przebudowana została stolarnia. Przestronnie tu teraz i widno. Zainstalowano urządzenia przewiewowe, nagrzewnice. Wykładana posadzka aż lśni (obowiązują kapcie!). Ogromnie awansował dział osprzętu. Z niewielkiej klitki przeniósł się do pięciokrotnie większych pomieszczeń, wyposażonych w specjalne stanowiska kontrolno-pomiarowe, otrzymał nowoczesną aparaturę do kontroli przyrządów elektrycznych.

Trwa jeszcze w tej chwili przebudowa działu metalowego. Po zainstalowaniu go w większych, przystosowywanych obecnie, pomieszczeniach uruchomione zostaną nowoczesne obrabiarki, a także obróbka cieplna. Dział ten zamierza rozwinąć produkcję części zamiennych do szybowców różnych typów. Modernizację ma zakończyć instalacja nawiewowo-wyciągowa w tapicerni oraz ogrzewanie hangaru, w którym prowadzony jest montaż.

Po zakończeniu tych prac, zdaniem kierownictwa LZN, będą one przygotowane do wykonania zadań bieżącej pięciolatki. Kierownictwo zresztą ma ambitne plany. Między innymi, w myśl wytycznych Plenum KC PZPR, widzi możliwość napraw osprzętu w ramach eksportu (mowa o rozpowszechnionych na świecie przyrządach WSK). Wśród zamierzeń znajdują się również plany

Lądowanie za kołem na mistrzostwach Polski pozbawia skoczka nie tylko cennych punktów, ale również szansy zakwalifikowania się do Spadochronowej Kadry Narodowej. Foto: TM (2)

UWAGI O SPADOCHRONOWEJ KADRZE NARODOWEJ

Rok bieżący jest dla naszego spadochroniarstwa rokiem bardzo ważnym z uwagi na przygotowania polskiej reprezentacji do mistrzostw świata, które odbędą się w NRD, jak również z uwagi na to, że drużyna nasza startować będzie na nowych spadochronach, dających możliwość nawiązania równorzędnej walki z najlepszymi drużynami spadochronowymi. Należy więc życzyć kadrze spadochronowej, jak również wszystkim wyczynowcom, aby jak najwcześniej otrzymali ten tak od dłuższego czasu oczekiwany spadochron. Pozostanie jeszcze kwestia opanowania go przez naszych skoczków, na co niewątpliwie powinno się przeznaczyć możliwie jak najwięcej czasu.

Co roku APRL organizuje przed imprezami międzynarodowymi obozy przygotowawcze kadry narodowej, na których typuje się reprezentację kraju w wyniku eliminacji trwających przez cały czas trwania obozu. Teoretycznie dzień obozowy rozpracowany jest, moim zdaniem, bez zarzutu z wyjątkiem kilku uwag, które chciałbym przytoczyć i poddać pod dyskusję organizatorom jak i uczestnikom obozu Spadochronowej Kadry Narodowej.

Na temat organizacji skoków i ich przeprowadzania nie nasuwają mi się żadne uwagi. Mały wyjątek stanowić może jedynie zwiększenie operatywności służby meteorologicznej, od której na takim obozie powinno się wymagać bardziej zdecydowanej postawy (a może i znajomości zawodu), zwiększonej częstotliwości podawania komunikatów i lepszego rozpoznania warunków na najbliższe godziny, co z pewnością ułatwi właściwe wykorzystanie pozostałego czasu, bez daremnego oczekiwania — „może się poprawi".

Natomiast praktycznie pozostały czas po skokach, choć ujęty ramami programu, upodabnia się do bezładnego wegetowania każdego kadrowicza na swój sposób, wg jego chęci i upodobania.

Z całego popołudniowego programu, ze względów zrozumiałych, przestrzegany jest tylko czas na posiłki i składanie spadochronów, choć ten ostatni rozciągany jest w sposób odpowiadający indywidualnie każdemu skoczkowi. Daleki jestem od wprowadzenia na obozie drakońskiej dyscypliny. Nie ulega bowiem wątpliwości, że wykonanie czterech skoków dziennie na sztafetę czy akrobację lub nawet skoków celnościowych z małej wysokości — przy nasilonym codziennym treningu — powoduje narastanie zmęczenia u skoczków, ale czy aż takiego, że praktyczna organizacja pozostałego dnia ulec musi całkowitej zmianie?

W programie obozu z roku 1965 ujęte były zajęcia wychowania fizycznego. Przykro o tym mówić, ale ile to razy instruktor WF zbierał kadrowiczów na zajęcia, a sukcesem już można było nazwać, jak na boisku sportowym stanęło... kilku zawodników.

Pozostali mieli przeważnie różne sprawy do załatwienia. Być może z tego powodu nie odbyło się ani jedno zajęcie na przyrządach, wyrabiające orientację i zdecydowanie u skoczków; nie można też było zapoznać się — nie mówiąc już o podstawowym wyuczeniu zasad — z grą w siatkówkę czy koszykówkę, o których to nasi skoczkowie w większości nie mają w ogóle pojęcia. A może charakter przeprowadzanych zajęć jest nieodpowiedni i odstrasza od uczestniczenia w nich? Uważam, że krótka rozgrzewka fizyczna powinna poprzedzać zajęcia na przyrządach czy naukę odbijania piłki, a potem grę w zespołach, celem jej opanowania (siatkówka).

Na wyniki tak lekceważącego podejścia naszej kadry do całokształtu zajęć obozowych nie trzeba było długo czekać. Już na zawodach w Lipsku mieliśmy możność wstydzić się, gdy na zorganizowanym turnieju siatkówki — w czasie nie sprzyjających warunków do skoków — przegrywaliśmy w kompromitujący sposób z każdą drużyną. Mało tego, kompletny brak ambicji naszych skoczków doprowadził do wystawienia niepełnej drużyny siatkówki mimo liczącej 14 osób ekipy jaka wyjechała do Lipska (ku zdziwieniu innych ekip). O tym, że w kręgle również nie wygraliśmy z żadną drużyną, a w skokach udało nam się pokonać jedynie Jugosławię... w ogóle trudno wspominać. Jednym słowem kadra nasza stanowiła w 1965 roku swojego rodzaju sportowy unikat.

Może zbyt ostro oceniam to zagadnienie, ale jako członek kadry i uczestnik obozu 1965 roku (po raz pierwszy) jestem poważnie rozczarowany jego organizacją.

Mam nadzieję, że nowa tegoroczna kadra spadochronowa będzie miała stworzone takie warunki, które pozwolą — oprócz podniesienia poziomu spadochronowego — na znaczne podwyższenie ogólnego rozwoju fizycznego i poziomu sportów ubocznych. Opanowanie ich budzić będzie szacunek do człowieka jako sportowca. Należy podczas obozu organizować wycieczki w atrakcyjne tereny Bieszczad, łącząc je z kąpielami w basenach, bądź w górskich rzekach. Będzie to z pewnością dobry niedzielny wypoczynek.

Dużo niezadowolenia budził sposób transportu skoczków na lotnisko przeznaczone dla kadry — Moderówkę. Kilkanaście kilometrów drogi w blaszanej, szczelnej „Nysie", nawet podczas rannej jazdy stawało się wyczerpujące, nie mówiąc już o powrocie po skokach razem ze sprzętem przy południowym upale. Jest to sprzeczne z podstawowymi warunkami higieny i to nie tylko lotniczej. Czas już, aby z postępem techniki zmienić także dotychczasowe formy transportu.

Sądzę, że moje uwagi nie są wygórowane. Wydaje mi się, że są raczej nie dostrzegane przez organizatora.

Przede wszystkim trzeba usunąć niedociągnięcia, a następnie żądać od kadry wyników.

WOJCIECH SOLEŻYŃSKI

TYLKO TRZY DIAMENTY

Odznaki były i są bodźcem do dalszego podnoszenia poziomu wyszkolenia we wszystkich dziedzinach sportu. Powinniśmy więc dążyć do stwarzania bodźców, które dopingują skoczków i zachęcają do zdobywania coraz trudniejszych stopni sportowej „drabiny".

Kolega J. Glanc zapytuje w artykule zamieszczonym w „Skrzydlatej" z dnia 6 lutego br.: „Czy są w Polsce posiadacze diamentów spadochronowych?" Odpowiem krótko: oficjalnie takich nie ma, choć nieoficjalnie posiadaczy tych diamentów mamy. Jak należy to rozumieć? Po prostu:

1) warunki uzyskania przynajmniej dwóch diamentów spełniło w Polsce z całą pewnością około 20—25 skoczków, lecz

2) sprawa dokumentacji stwierdzającej spełnienie tych warunków

Czy na składanie spadochronu powinien być przeznaczony jakiś określony w ciągu dnia czas, czy też tę czynność członkowie kadry narodowej mogą wykonywać w czasie im najbardziej odpowiadającym?

SPORT LOTNICZY

odstrasza każdego od oficjalnego zgłoszenia.

I właśnie tu mamy (jak w którejś z piosenek) — „twardy orzech do zgryzienia". Czy ktoś zainteresował się dotychczas ile zaświadczeń należy wypełnić i wysłać? Mam wrażenie, że niewielu jest zorientowanych w tej materii.

Z chwilą wprowadzenia diamentów do złotych odznak spadochronowych zaznaczono: obowiązuje dokumentacja równoznaczna dokumentacji rekordów spadochronowych. Na myśl o tym zimny, kroplisty pot wystąpił na moje czoło. Ciekawe, dlaczego? Ponieważ nie wzięto pod uwagę aktualnej i znanej maksymy „oszczędzaj papier!".

Dla wyjaśnienia podam krótkie obliczenie, ponieważ na jeden rekord spadochronowy przypadają dwa skoki, opisane i obliczone w jednym komplecie dokumentacji rekordowej (komplet taki składa się z 7 zaświadczeń — wyłączyłem zaświadczenie dotyczące barografu), wobec tego na jeden skok do diamentu obowiązuje również 1 komplet dokumentacji czyli 7 zaświadczeń razy dwa, tzn. 7 zaświadczeń dla APRL + 6 zaświadczeń dla aeroklubu macierzystego (kopie).

Teraz w prostym rachunku, aby uzyskać I diament (świadectwo E) należy wypełnić i wysłać 140 zaświadczeń (APRL) na 20 skoków. Drugie 120 kopii tych zaświadczeń pozostawiamy w aeroklubie.

Celem uzyskania II diamentu (świadectwo F) obowiązuje już 210 zaświadczeń (APRL) na 30 skoków, plus 180 kopii dla aeroklubu.

A jeżeli ktoś odważnie pokusi się o zdobycie III diamentu, chcąc skompletować diamentową odznakę? Wysyła wtedy dalsze 196 zaświadczeń na 28 skoków (APRL), a 168 kopii — aeroklub macierzysty.

Ufff! Teraz jesteśmy już posiadaczami Złotej Odznaki z trzema diamentami, chociaż kosztowało nas to wypełnienie 1 014 zaświadczeń. Mina posiadacza trzech diamentów — dumna, lecz w oczach zamiast błysku radości — ...niezapomniany widok 1 014 zaświadczeń.

A co będzie, jeśli w Polsce znajdzie się np. 30 „śmiałych i nieustraszonych" (mając na względzie dokumentację)? Wówczas Wydział Sportowy APRL otrzyma... 30 420 zaświadczeń!!! 30 420 zaświadczeń to ogromna szafa biurowa. Mając jednak na uwadze ewentualne trudności meblowo-lokalowe, należy szukać innego rozwiązania. Np.: na jeden diament — wystarczyłby jeden arkusz zaświadczenia z wyszczególnieniem skoków i wyników. Wiarogodność wyników potwierdzona byłaby podpisami Komisarzy Sportowych APRL, którzy kontrolowaliby skoki.

Wierzę, że sytuacja ta już w najkrótszym czasie ulegnie znacznej poprawie.

JOZEF STELMASZCZYK

AEROKLUBY

AKCJA: „KRYPTONIM PHL"

Inowrocławski konkurs „Poznajemy Historię Lotnictwa", o którym pisaliśmy w „Skrzydlatej", przeszedł wszelkie oczekiwania. Do Sztabu wpłynęły 503 zgłoszenia dziewcząt i chłopców, z których wyłoniono grupę 70 finalistów.

Drugi etap rozpoczęto wyświetlaniem filmów: „IX Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Argentynie" i „X Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Anglii". Po wyświetleniu filmów młodzież zwiedzała lotnisko pod okiem pilotów: J. Derkowskiego, Walczaka i Wojciechowskiego. Nad sprawnym przebiegiem całości czuwał Komendant Hufca ZHP Inowrocław—Miasto. Na finalistów nałożono obowiązek przeczytania dwóch książek o tematyce lotniczej: „Jaki startują o świcie" i „Czarne krzyże nad Polską".

Organizatorzy przewidują dalsze imprezy i spotkania dla młodzieży biorącej udział w konkursie.

Dionizy Zaleta

Uczestnicy konkursu „Poznajemy historię lotnictwa" na lotnisku Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu. Foto: Dionizy Zaleta

X LAT AEROKLUBU STALOWA WOLA

W roku bieżącym Aeroklub Stalowa Wola obchodzi X-lecie swego istnienia. Po kilku latach starań działalność szkoleniową rozpoczęto w 1957 r., dysponując zaledwie 2 samolotami i 4 szybowcami. Aeroklub posiadał wówczas 4 pilotów samolotowych, 15 pilotów szybowcowych, 4 skoczków spadochronowych i kilkunastu modelarzy.

W czasie tych 10 lat skoczkowie spadochronowi wykonali 775 skoków, a piloci szybowcowi i samolotowi spędzili w powietrzu około 10 tys. godz. Prymat w aeroklubie dzierżą szybownicy i to ci, których wyszkolono w Stalowej Woli od podstaw. Coraz śmielej sięgają oni po rekordowe wyniki, a niektórzy z nich zaliczeni są do czołówki pilotów szybowcowych w kraju.

Z racji X-lecia zarząd aeroklubu opracował program uroczystości, które zbiegać się będą z Dniami Lotnictwa w br. Przewiduje się wydanie znaczka pamiątkowego i specjalnej jednodniówki oraz zorganizowanie wystawy „X lat Aeroklubu Stalowa Wola". Z imprez m. in. — pokazy lotnicze, akademie, zawody modelarskie i spotkania koleżeńskie z wychowankami aeroklubu. Ponadto piloci przeprowadzą zbiórkę na budowę pomnika Lotnika w Warszawie, wzywając równocześnie do tego rodzaju akcji wszystkie aeroklubu oraz sympatyków lotnictwa.

Mamy nadzieję, że w roku X-lecia naszego aeroklubu doczekamy się też ze strony ZG APRL nowych etatów, które pozwolą powiększyć bardzo szczupłą kadrę Aeroklubu Stalowa Wola.

Michał Kic
Prezes Aeroklubu Stalowa Wola

ELBLĄG

W dniu 3 kwietnia br., z udziałem licznie zaproszonych gości, odbyło się Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo - Wyborcze członków Aeroklubu Elbląskiego. Zebrani podsumowali dorobek Aeroklubu w okresie kadencji ustępującego Zarządu. Wybrano też nowe władze Aeroklubu.

Prezesem honorowym został Andrzej Dębiński — przewodniczący PMRN w Elblągu, a prezesem — Włodzimierz Sak, zastępca przewodniczącego PMRN. Ponadto w skład Zarządu AE weszli: inż. Zygmunt Pniak, Fryderyk Boligłowa, Adam Różycki — dyrektor techniczny EZNS, Jerzy Kolendo — redaktor „Głosu Elbląga", Alfons Andrzejewski — inspektor szkolnictwa Wydziału Oświaty PMRN, Zbigniew Majewski — członek Prezydium Zarządu Miejskiego i Powiatowego ZMS, Norbert Jachimowicz — komendant Hufca ZHP, Janusz Pilitowski — przewodniczący Zarządu Powiatowego ZMW, Zygmunt Niwiński — zawiadowca lotniska, Konstanty Moroz — przedstawiciel Elbląskich Zakładów Naprawy Samochodów i Stanisław Wojno — dyrektor Technikum Mechanicznego w Elblągu, Przewodniczącym Komisji Rewizyjnej został Zbigniew Karnia, a przewodniczącym Sądu Koleżeńskiego — Wacław Zawadzki. Po zakończeniu zebrania goście udali się na lotnisko, gdzie oglądali sprzęt lotniczy. Wykonano też kilka lotów z członkami Zarządu.

Mieczysław Figacz

SŁUPSK

W dniu 3 kwietnia 1966 r. obradowało Walne Zgromadzenie Aeroklubu Słupskiego. W sytuacji, kiedy praktycznie Aeroklub pozostał bez lotniska, decyzją zgromadzonych członków Walne Zgromadzenie przeprowadzono jako sprawozdawcze, gdyż zmiana Zarządu w znacznym stopniu utrudniłaby realizację prób podjętych przez Zarząd, a mających na celu budowę szybowiska w okolicach Słupska. Obradom przewodniczył kierownik propagandy KW PZPR Tadeusz Dymek .

Referat sprawozdawczy prezesa Edwarda Smiechury nawiązywał też do zagadnienia likwidacji lotniska w Słupsku, przeznaczonego pod zabudowę przemysłową. Pod tym kątem potoczyła się gorąca dyskusja. Zebrani doszli do wspólnego przekonania, że likwidacja lotniska w Słupsku nie może być jednoznaczna z likwidacją aeroklubu. Podjęto uchwałę, która w sposób wyraźny sprecyzowała konieczność budowy szybowiska w okolicach rozwijającego się miasta, gdyż planowana w roku 1968 budowa lotniska sportowego w Koszalinie absolutnie nie rozwiązuje problemu latania słupskich pilotów.

Ewaryst Iwiński

KIELCE

W Powiatowym Domu Kultury w Busku Zdroju odbyło się spotkanie młodzieży z rekordzistką świata w szybownictwie Pelagią Majewską, zorganizowane przez miejscowe koło lotnicze.

*

Przy Aeroklubie Kieleckim powstało Koło Prelegentów, którego celem jest ożywienie działalności kół lotniczych i niesienie pomocy tym kołom.

Marta Domagała

Pelagia Majewska wśród młodzieży koła lotniczego Powiatowego Domu Kultury w Busku-Zdroju. Foto: Marta Domagała

III MIĘDZYNARODOWY KONGRES LOTNICTWA ROLNICZEGO

ANRHEM 1966

Mgr inż. RYSZARD WITKOWSKI ● KORESPONDENCJA WŁASNA

Wielkie odrzutowce pasażerskie z pewnością oddziaływują znaczniej silniej na wyobraźnię przeciętnego zjadacza chleba, niezależnie w jakim kraju on żyje, niż przemykający nisko nad polami samolot lub śmigłowiec rolniczy ciągnący za sobą smugę chemikaliów. Mało kto zdaje sobie jednak sprawę, że w wielu krajach świata korzyści, jakie odnosi z pracy samolotów i śmigłowców rolniczych gospodarka narodowa, wielokrotnie przewyższają zyski z pasażerskiego transportu powietrznego. Chodzi tu przy tym nie tylko o korzyści z zabiegów interwencyjnych takich jak zwalczanie występujących nieregularnie szkodników i chorób upraw, ale głównie o korzyści odnoszone z intensyfikacji zbiorów osiąganych przez włączenie lotnictwa rolniczego w normalny cykl produkcji żywności — co ma we współczesnym świecie niezwykle wielkie znaczenie. Przykładami mogą być tu np. Nowa Zelandia, gdzie zastosowanie samolotów do nawożenia pastwisk pozwoliło podnieść o 200% krajową produkcję wełny i baraniny oraz Japonia, gdzie użycie na szeroką skalę śmigłowców do regularnego spryskiwania 700 tys. ha pól dało w efekcie 50-krotny wzrost produkcji ryżu.

Czytelnicy interesujący się historią lotnictwa wiedzą zapewne, że pierwszych prób wysypywania z powietrza chemikaliów na las zaatakowany przez szkodniki dokonano w Niemczech jeszcze przed I wojną światową, dokładnie 29 marca 1911 r. Od owego czasu nastąpił w lotnictwie rolniczym i leśnym ogromny postęp ilościowy, organizacyjny i naukowy.

Według szacunkowych danych obszar powierzchni uprawnych poddawanych zabiegom z powietrza wynosił w roku 1965 ok. 100 mln ha, a światowa flota agrolotnicza liczyła około 13 000 samolotów i śmigłowców. Do współpracy z lotnictwem rolniczym przystąpiły liczne instytuty naukowo-badawcze, wyższe uczelnie oraz zakłady przemysłu lotniczego i chemicznego. Powstało kilka tysięcy wyspecjalizowanych przedsiębiorstw agrolotniczych, z których najpotężniejszym jest oddział lotniczo-rolniczy radzieckiego „Aerofłotu".

Gwałtowny wzrost lotnictwa rolniczego pociągnął za sobą konieczność międzynarodowych akcji w tej dziedzinie. W 1958 r. powstało w Holandii — Europejskie Centrum Lotnictwa Rolniczego, przekształcone w 1960 r. (w związku z ogromnym zainteresowaniem działalnością tej organizacji ze strony krajów innych kontynentów) w Międzynarodowe Centrum Lotnictwa Rolniczego. Zadaniem IAAC (International Agricultural Aviation Centre) jest m. in. rozpowszechnianie wiedzy o możliwościach wzrostu produkcji żywności i ochronie przyrody przy pomocy lotnictwa, koordynacja międzynarodowej działalności naukowej na tym polu, pomoc w wprowadzaniu lotnictwa rolniczego w krajach rozwijających się, szkolenie załóg itp. Jedną z form realizacji tych zadań są organizowane przez IAAC Międzynarodowe Kongresy Lotnictwa Rolniczego. Pierwszy z nich odbył się w 1959 r. w Cranfield w Anglii, drugi w 1962 r. w Grignon we Francji, ostatni zaś w marcu br. w Arnhem w Holandii.

Kongres w Arnhem był pierwszym, w którym uczestniczyli delegaci polscy, w poprzednim bowiem udział Polaków ograniczony był jedynie do demonstracji samolotu PZL-101 „Gawron". Obecnie zaplanowano zarówno udział oficjalnej delegacji w obradach jak i pokaz sprzętu, przewidując nie bez racji, że Kongres da okazję do zdobycia wiedzy o aktualnym stanie wszelkich spraw agrolotniczych od strony naukowej (do czego niezbędne było uczestniczenie w sesjach Kongresu) jak i do dokonania akcji akwizycyjno-reklamowej produkowanego przez polski przemysł lotniczy sprzętu w postaci samolotów i aparatury. Plan był trafny, realizacja udana tylko w połowie. Doszło bowiem do udziału delegatów w Kongresie (IL — mgr inż. R. Witkowski, WSK — Okęcie — inż. B. Staszewski, LZUG — dyr. inż. J. Krężałek), nie odbył się natomiast pokaz polskich samolotów rolniczych, co skwitować należy z wielkim żalem, jako że Kongres był do tego celu zupełnie niepowtarzalną okazją. Nie można z nią porównać żadnych Targów Hanowerskich czy Salonu Paryskiego — na żadną bowiem z tych imprez nie zjeżdżają się przedstawiciele lotnictwa rolniczego z 28 krajów świata! A przecież, ośmielam się sądzić, chcemy sprzedawać nasze samoloty przedsiębiorstwom agrolotniczym, a nie turystom. Formalnie „Gawron" nie przybył do Arnhem z powodu odmówienia przez NRF prawa przelotu nad tym krajem. Rzeczywiście, taki nieprzyjazny gest ze strony władz zachodnioniemieckich miał miejsce. Dlaczego jednak w tej sytuacji nie dokonano przelotu trasą przez Danię? Powtarzam raz jeszcze — nie demonstrując polskiego sprzętu w Arnhem zmarnowano jedyną w swoim rodzaju okazję, która — biorąc pod uwagę, że następny Kongres odbędzie się prawdopodobnie na kontynencie amerykańskim — szybko się nie powtórzy.

A więc, jak już wspomniano, na III Międzynarodowym Kongresie Lotnictwa Rolniczego obecna była polska delegacja. Stanowiła ona jedną z 28 delegacji, z których 5 przybyło z krajów socjalistycznych (ZSRR — 5 osób, CSRS — 6 osób, NRD — 4 osoby, Bułgaria — 2 osoby i Polska — 3 osoby). Ogółem w Kongresie uczestniczyło 205 delegatów, obecnych było również kilkaset osób związanych z demonstrowanym sprzętem i (o „Motoimporcie", gdzie ty byłeś w tym czasie?) akcją reklamowo-handlową. Najliczniej wśród delegacji reprezentowana była oczywiście Holandia (47 osób), następnie W. Brytania (33 osoby) i Francja (30 osób). Jednoosobowe delegacje przybyły z Etiopii, Ghany, Grecji, Indii, Mali, Norwegii, Nowej Zelandii i Wenezueli. Dość poważny udział przedstawicieli krajów socjalistycznych został przyjęty przez organizatorów Kongresu, tj. kierownictwo IAAC, z nieukrywanym zadowoleniem. Można się było zorientować, że ambicją tej organizacji jest stanie się uniwersalną. Dotychczas trudno ją za taką uważać, gdyż członkami rzeczywistymi IAAC są wyłącznie kraje kapitalistyczne. Obecność delegatów socjalistycznych, liczniejsza niż na poprzednich Kongresach, oceniona została jako objaw zwiększonego zainteresowania działalnością IAAC, za którym być może przyjdą akcesy członkowskie z krajów Europy wschodniej.

Kongres zorganizowany został pod wysokim patronatem Jego Królewskiej Mości Księcia Bernarda Holenderskiego. W skład Komitetu Honorowego weszło 15 wybitnych osobistości, wśród których wymienić należy wicepremiera i ministra rolnictwa i rybołówstwa Holandii, ministra transportu, dyrektora generalnego Organizacji Wyżywienia i Rolnictwa Narodów Zjednoczonych (FAO) oraz sekretarza generalnego Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Spośród wymienionych w dniu otwarcia na sali obrad zjawili się tylko ministrowie holenderscy.

Dr Wilem Jan Maan, dyrektor generalny IAAC, od dwudziestu lat jest niezmordowanym inicjatorem i organizatorem międzynarodowej współpracy w dziedzinie lotnictwa rolniczego. Ten 51-letni naukowiec i działacz, główny reżyser Kongresu, otworzył go w dniu 15 marca referatem inauguracyjnym pt. „Lotnictwo rolnicze w służbie szybko rosnącej ludności świata". Nakreślił w nim aktualne osiągnięcia lotnictwa rolniczego i zadania stojące przed nim w najbliższej przyszłości. Chciałbym zwrócić uwagę na dwa fragmenty referatu dra Maana. W jednym zacytował on (za Roboczym Biuletynem nr 26 Oddziału Rozwoju

Autor korespondencji w rozmowie z dyrektorem generalnym IAAC drem W. J. Maanem (z prawej).

Wyżej: Śmigłowiec rolniczy AGUSTA-BELL 47G-4 w akcji. Z prawej: Hotel „Haarhuis", w którym obradował Kongres. Na wstępie artykułu — znak Kongresu.

Wód i Lądów FAO) zarysowujące się ogromne zadania wzbogacenia nawozami sztucznymi rozsianymi z powietrza znacznych obszarów Indii dla podwojenia produkcji zbóż w kraju zagrożonym klęską głodu. W drugim fragmencie dr Maan wskazał na problem muchy tse-tse, która uniemożliwia w Afryce Zachodniej hodowlę bydła na południe od 14 równoleżnika. Gdyby akcja lotnicza mogła doprowadzić do zwalczenia tse-tse, wówczas ogromne połacie Czarnego Lądu mogłyby się stać terenem hodowli bydła i produkcji mleka.

Ale nie tylko o problemach ściśle technicznych mówił dyrektor IAAC. W pewnej części swego referatu wspomniał on o konieczności wzmożenia ogólnej informacji na temat roli lotnictwa rolniczego. Chciałbym ten fragment przytoczyć w całości, uważając, że stanowi on dobrą odpowiedź redaktorowi Kubickiemu, autorowi niepotrzebnego i napastliwego felietonu pt. „Koniec bujania" opublikowanego niedawno w „Życiu Warszawy". Oto słowa dra Maana:

„...Lotnictwo rolnicze nie jest celem samym w sobie, lecz jest jednym z narzędzi służących wzrostowi produkcji płodów ziemi. Narzędziem, które staje się coraz bardziej ważne i potrzebne każdego dnia. Mówiąc to wiem, że wygłaszam truizm dla kolegów tu zebranych. Nie jest to jednak fakt zrozumiały sam przez się dla opinii publicznej. W większości krajów lotnictwo rolnicze skłania się do ignorowania tej opinii. No cóż, kontakty z opinią publiczną nigdy nie były mocną stroną rolników. Ale jak długo opinia publiczna nie wie, czym jest właściwie lotnictwo rolnicze i co ono robi, tak długo stwarza się okazję rozmiłowanym w sensacjach publicystom do wypisywania nonsensów na temat naszej pracy. W czasie dzielącym nas od ostatniego Kongresu ten typ destrukcyjnej publicystyki rozprzestrzenił się w licznych krajach niczym epidemia. Doszło do tego, że opinia publiczna zaczęła nas uważać za niebezpiecznych ludzi... I choć burza rozpętana przeciwko chemicznym zabiegom agrolotniczym w znacznym stopniu osłabła, powinniśmy z niej wyciągnąć naukę, że należy zwracać więcej uwagi na informowanie opinii publicznej. Człowiekowi na ulicy należy powiedzieć wprost jak ważną jest rola jaką odgrywa lotnictwo rolnicze w całości produkcji agrarnej..."

Po inauguracyjnym referacie Kongres przystąpił do sesji roboczych. Było ich w sumie dziesięć:

Sesja I (15.3.1966) — Aspekty biologiczne i rolnicze zabiegów lotniczych.

Główny referat wygłoszony przez p. P. Journeta z Francji wskazywał na podstawy biologiczne i agronomiczne uzasadniające dotychczasowy asortyment zabiegów. Referaty przyczynkowe mówiły o rozwoju nowego systemu opryskiwania tzw. dwucieczowego (bi-fluid system) oraz o znaczeniu włączenia zabiegów lotniczych do ochrony winnic we Francji przed zarazą.

Sesja II (15.3.1966) — Lotnictwo rolnicze w tropiku.

Główny referat opracowany przez p. R.J.V. Joyce'a z Etiopii, a odczytany przez lektora, dotyczył zwalczania szarańczy i zastosowania zebranych przy tej akcji doświadczeń ogólnie do lotnictwa rolniczego w strefie gorącej. Referat przyczynkowy poruszał pewne specjalne problemy, z jakimi ma się do czynienia przy ochronie zbiorów w Nigerii.

Sesja III (16.3.1966) — Materiały do rozprowadzania z powietrza.

Główny referat, pięknie zilustrowany filmem, wygłosił inż. W. Duyfjes z Holandii na temat pewnych aspektów niestateczności skoncentrowanych roztworów wody w oleju, czyli tzw. emulsji odwróconych. Stanowią one najnowsze osiągnięcia przemysłu chemicznego o tyle wartościowe, że pozwalające na znaczne uodpornienie wyrzucanych z samolotu chemikaliów na znoszenie przez wiatr. Referaty przyczynkowe dotyczyły emulsji odwróconych jak i innej nowości, czyli rozpylania b. drobnokroplistego, tzw. ULV (ultra-low volume).

Sesja IV (16.3.1966) — Rozkład materiałów z powietrza.

Głównym referentem był prof. dr F. Baltin z NRD, który skoncentrował się na omówieniu metod badania równomierności wysiewu nawozów z powietrza (z samolotu An-2). Referatów przyczynkowych zgłoszono tu rekordową liczbę, bo aż siedem. Łatwo można było z nich wywnioskować, że walka o uzyskanie równomiernego rozkładu chemikaliów jest niezmiernie trudna i wymaga od budowniczych sprzętu agrolotniczego ogromnego nakładu pracy przy badaniach prototypowych, zarówno samej aparatury jak i w zespole z samolotem czy śmigłowcem. Najwięcej kłopotów sprawia dostosowanie aparatury pokładowej do obrazu zawirowań za wirnikiem lub skrzydłem oraz znoszenie przez wiatr. To ostatnie jest szczególnie istotne przy systemie ULV, okazuje się jednak, że i tu przez staranne badania można osiągnąć zadowalające rezultaty.

Sesja V (16.3.1966) — Zastosowanie statków powietrznych w leśnictwie.

Głównym referentem był dr Jose A. Torrent z Hiszpanii, który dokonał przeglądu doświadczeń uzyskanych przy zwalczaniu szkodników lasu. Referaty przyczynkowe, dwa francuskie i jeden szwedzki, rozszerzyły temat o dane, dotyczące zarówno innych zabiegów (nawożenie) jak i innych metod pracy (śmigłowcami).

Sesja VI (16.3.1966) — Ekonomia i organizacja.

W tej sesji główny referat miał być wygłoszony przez p. Syd. Hassan Abdalla Hashima z Sudanu na temat opryskiwania upraw bawełny. Wobec nieprzybycia referenta organizatorzy poprosili delegację radziecką o zreferowanie stanu lotnictwa rolniczego w ZSRR. Dokonał tego p. Nazarow, dyrektor oddziału lotnictwa rolniczego „Aerofłotu", przemawiając jako jedyny prelegent w języku nieurzędowym tj. po rosyjsku. Tłumaczenie na angielski i francuski nadane zostało w tym samym czasie przez słuchawki, jakimi dysponował każdy delegat. Przedstawiony rozwój usług agrolotniczych w ZSRR (1962 r. — 26,5 mln ha, 1965 r — 55 mln ha) wywarł ogromne wrażenie na obecnych. Referaty przyczynkowe dotyczyły organizacji lotnictwa rolniczego w Kanadzie, Holandii i Francji oraz zagadnień opłacalności usług.

Sesja VII (18.3.1966) — Statki powietrzne i wyposażenie do rozprowadzania chemikaliów.

Główny referat wygłosił prof. W.E. Yates z USA. Referat dotyczył metod doboru wyposażenia opryskującego i techniki operacyjnej samolotu rolniczego. Zarówno referat główny jak i 5 referatów przyczynkowych zawierały niezmiernie interesujące dane o aparaturze zapewniającej jak najszersze i jak najbardziej równomierne rozprowadzenie preparatów w smudze za samolotem lub śmigłowcem. Tu, raz jeszcze, ujawniony został ogrom pracy konstrukcyjnej i badawczej niezbędnej dla uzyskania żądanych efektów agrotechnicznych.

Sesja VIII (18.3.1966) — Technika pilotażu, szkolenie pilotów i środki bezpieczeństwa.

Głównym referentem był płk. A.H. Wheeler, który przedstawił poglądy brytyjskie na temat tytułowy. Wydaje się jednak, że znacznie ciekawszy materiał zawarł w jednym z dwu referatów przyczynkowych p. D.H. Woolley, zastępca dyrektora IAAC, wskazujący konkretne środki poprawy bezpieczeństwa lotów rolniczych przez odpowiednie rozwiązanie konstrukcyjne samolotów, ich wyposażenie, organizację pracy i ujednolicenie metod szkolenia załóg.

Sesja IX (18.3.1966) — Obserwacja i fotografia powietrzna oraz interpretacja zdjęć.

Główny referent prof. dr D. Steiner ze Szwajcarii przedstawił wynik badań Uniwersytetu w Zurychu nad użyciem fotografii z powietrza do szacunku upraw, inwentaryzacji pogłowia zwierząt hodowlanych i wykrywania chorób upraw. To zupełnie nowe zastosowanie lotnictwa wywołało duże zainteresowanie.

Sesja X (18.3.1966) — Prawo lotnicze i jego aspekty międzynarodowe.

Zasadniczy referat wygłosił p. G.D. Childress, przedstawiciel federalnej Agencji Lotniczej USA. Przedstawił on dorobek FAA na polu uregulowania prawnej strony działalności amerykańskiego lotnictwa rolniczego. Jest to chyba pierwsza próba tego typu w świecie. Referaty przyczynkowe dały obraz zagadnień prawno-lotniczych w przekroju międzynarodowym.

POKAZY

Ważną częścią Kongresu były pokazy sprzętu. Odbyły się one 17 marca na lotnisku Centrum Szybowcowego w Terlet. W demonstracjach wzięło udział 7 samolotów i 5 śmigłowców. Tylko jeden samolot (Z-37 „Bumble Bee — Cmelak") pochodził z krajów obozu socjalistycznego, reszta była produkcji zachodniej. Jak już wspomniałem, nie przybył, bardzo oczekiwany przez organizatorów, polski PZL-101 „Gawron" ze zmodernizowanymi urządzeniami rolniczymi. Pokazy zorganizowano w ten sposób, że każdy samolot i śmigłowiec miał zarezerwowane 10 minut na demonstrację jednego z typów wyposażeń, przy czym pilot obowiązany był na wstępie dokonać przelotu nad taśmą kontrolną, z której następnie odczytywano równomierność poprzecznego rozkładu chemikaliów. Jak się okazało po pokazach, „konkurs równomierności" wygrał bezapelacyjnie czechosłowacki „Bumble Bee — Cmelak", który również zaimponował dużym asortymentem usług (demonstrował zarówno opryskiwanie cieczą, rozpylanie proszków jak i wysiew nawozów granulowanych z nowoczesnego wyrzutnika obrotowego). Jeśli idzie o zwrotność, wyrażającą się niezwykle krótkim czasem nawrotów, to wśród samolotów pierwsze miejsce zajął amerykański Callair A9, a wśród śmigłowców SO 1221 „Djinn".

III Międzynarodowy Kongres Lotnictwa Rolniczego zamknięty został wieczorem 18 marca przemówieniem końcowym przewodniczącego p. Ir. C.S. Knottnerusa. Przysłuchiwało mu się już tylko ok. 40% delegatów, reszta uznała Kongres za zakończony dnia poprzedniego, po pokazach sprzętu. Stanowiły one bez wątpienia kulminację imprezy.

Gdzie odbędzie się następny Kongres i czemu będzie poświęcony? Co do miejsca, to zgłoszona została właściwie jedna tylko propozycja — Kanada. Trzeba powiedzieć, że nie spotkała się ona ze zbyt entuzjastycznym przyjęciem ze strony delegatów europejskich (koszty podróży!). Jeśli idzie o przewidywany dominujący temat przyszłego Kongresu, to sądzę, że odegra tu rolę miejsce obrad, tj. kontynent amerykański, na terenie którego działa ponad 3 000 przedsiębiorstw agrolotniczych. Obrady, prawdopodobnie oprócz przeglądu stanu techniki, w większej niż na dotychczasowych Kongresach mierze dotyczyć będą wymiany doświadczeń operacyjnych.

Na zakończenie wypada podsumować korzyści jakie odniosła delegacja polska z udziału w III Kongresie. Do najważniejszych zaliczyłbym uzyskanie poglądu na współczesny stan światowej techniki agrolotniczej oraz na metody konstrukcyjne i naukowo-badawcze wiodące do spełnienia przez samoloty i śmigłowce rolnicze wymagań nowoczesnej agrotechniki. Pod wieloma względami było to „otwarcie oczu", nieco może zaślepionych sukcesami produkcyjnymi i konstrukcyjnymi osiągniętymi w minionych latach.

Sądzę, a wydaje mi się, że pogląd ten podzielają i inni koledzy obecni na Kongresie w Arnhem, że ze spostrzeżeń kongresowych wyciągnąć należy dla naszej polskiej działalności w dziedzinie lotnictwa rolniczego szereg wniosków na przyszłość. Dotyczy to zarówno pracy jedynego w kraju przedsiębiorstwa agrolotniczego LZUG-APRL, jak i — w większym może nawet stopniu — działalności konstrukcyjnej i naukowo-badawczej przemysłu lotniczego, którego produkty zgodnie z istniejącymi wytycznymi odpowiadać powinny aktualnym standardom światowym. Na temat niektórych z tych wniosków postaram się wypowiedzieć w innych artykułach.

Arnhem — fragment miasta. **Zdjęcia autora (3)**

ANGIELKA PLANUJE LOT DOOKOŁA ŚWIATA

NA konferencji prasowej w siedzibie Aeroklubu Wielkiej Brytanii podano do wiadomości, że jedna ze znanych brytyjskich pilotek samolotowych, Sheila Scott (na zdjęciu), zamierza dokonać próby samotnego przelotu dookoła świata na jednosilnikowym samolocie Piper „Comanche 260 B". Byłby to pierwszy tego rodzaju wyczyn dokonany przez brytyjską pilotkę i w ogóle trzeci na świecie (dwa dotychczasowe przeloty dookoła świata dokonane były przez Amerykanki).

Koszt lotu oceniono na 30 000 funtów. Sheila Scott pokryje z tej sumy 6 000 funtów, resztę zaś — szereg zainteresowanych w zrealizowaniu lotu firm i towarzystw.

Lot ma trwać 27 dni i przebiegnie z Wielkiej Brytanii

przez Bliski, Środkowy i Daleki Wschód, Sydney (Australia), Nową Zelandię, wyspy Fidżi, San Francisco, Nowy Jork, Kanadę, Azory, Portugalię do Wielkiej Brytanii. Na trasie lotu Sheila Scott będzie wspomagana przy obsłudze samolotu podczas postojów przez pilotki różnych narodowości, które zgłosiły już swą chęć pomocy Angielce. Sheila oświadczyła, iż za jedną z największych trudności lotu uważa konieczność dwukrotnego przebycia strefy frontów tropikalnych.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **W Alpe d'Huez** koło Grenoble (Francja) odbyły się w dniach 1—6 marca br. II międzynarodowe zawody spadochronowe pod nazwą „Para — Ski — Cup". W zawodach wzięli udział spadochroniarze sześciu krajów alpejskich: Francji, Włoch, Jugosławii, Austrii, NRF i Szwajcarii. Celem zawodów, które od dwóch lat rozgrywane są jako oficjalna impreza FAI, jest popularyzacja sportu spadochronowego w okresie zimowym, wymiana doświadczeń w skokach górskich, umocnienie przyjaźni między sportowcami różnych krajów.

W programie zawodów zawarte były dwie konkurencje: grupowe skoki na celność lądowania z wysokości od 800 do 1 000 m oraz narciarski slalom-gigant wg przepisów FIS.

Rezultaty zawodów przedstawiają się następująco: Skoki spadochronowe: 1 — Francja II (średnia odległość lądowania od środka koła 9,72 m), 2 — Francja I (16,08 m), 3 — Szwajcaria I (17,52 m). Zdyskwalifikowane zostały drużyny NRF II i Włoch.

W slalomie-gigancie pierwsze miejsce zajęła Francja I, drugie — Szwajcaria I, trzecie — Austria II. Zdyskwalifikowano drużyny NRF II i Włoch.

W klasyfikacji ogólnej pierwsze miejsce zajęła Francja I, drugie — Szwajcaria I, trzecie — Francja II.

✶

● **Austriacki** dentysta, Felbermayr, jest pierwszym na świecie alpinistą, który po zdobyciu szczytu górskiego... skacze zeń ze spadochronem. On to właśnie (jak już donosiliśmy parę miesięcy temu), dokonał ryzykownego skoku spadochronowego w Dolomitach, z pionowej ściany wysokiej na 280 m. Był to jego 731 skok. Felbermayr dokonał go z opóźnieniem 4 sekund. Lądowanie nastąpiło po 14-sekundowym opadaniu. Skoczek posiadał również spadochron zapasowy.

✶

● **Dolna** granica wieku dla skoczków spadochronowych w Szwajcarii, ubiegających się o licencję, wynosiła dotychczas 20 lat. Obecnie wystarcza już mieć 17 lat.

✶

● **W USA** zarejestrowanych jest 100 000 cywilnych skoczków spadochronowych. Zgrupowani oni są w 400 klubach spadochronowych. W roku ubiegłym zanotowano 40 000 wypadków, szczególnie przy lądowaniu. W roku 1964 poniosło śmierć 32 skoczków. Jedną z przyczyn tej tragicznej serii było to, iż skoczkowie — wskutek źle obranego miejsca zeskoku względnie nagłej zmiany kierunku wiatru — zniesieni zostali nad morze i utonęli.

SPORT SAMOLOTOWY

● **W dniach** 28—29 maja br. Aeroklub Bari (Włochy) organizuje międzynarodowy zlot samolotów sportowych do Bari. Na lotnisku w Bari przeprowadzona będzie próba prędkości samolotów.

✶

● **Aeroklub** Mediolański organizuje w dniu 5 czerwca br. międzynarodowy zlot do Mediolanu, zaś Aeroklub Turyński — w dniach 11—12 czerwca br. lot okrężny nad Piemontem.

✶

● **Międzynarodowy** rajd Kręgu Polarnego organizuje w dniach 12—19 czerwca br. Aeroklub Finlandii.

✶

● **18 marca br.** dwumiejscowy samolot włoski Macchi MB-326 pobił rekord międzynarodowy, osiągając wysokość 17 225 m (rekord dla maszyn w klasie C-I d).

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **1 czerwca br.** greckie linie lotnicze „Olimpic" uruchamiają połączenie na trasie Ateny — Nowy Jork, przez Rzym i Paryż. Na nowej trasie eksploatowane będą samoloty Boeing-707/320. Linie „Olympic" oferują szybkie połączenia z Aten do Istambułu, Nikozji, Bejrutu, Kairu i Tel-Awiwu, samolotami „Comet-IV" i Boeing-707.

✶

● **Zachodnioniemiecki** inżynier Hans Toennes opracował plany olbrzymiego sterowca komunikacyjnego, o 510 m długości, 85 m szerokości i 113 m wysokości. W gondolach pod kadłubem zaprojektowano miejsca dla 900 pasażerów i 130 ton frachtu. Realizacja projektu miałaby kosztować 200 mln marek. Sterowiec, napędzany przez silnika Diesla, mógłby na wysokości 3 000 m rozwijać prędkość 130 km/h i przelecieć Atlantyk w ciągu 3 dni i 6 godzin.

★

● **W Luksemburgu** istnieje towarzystwo komunikacji powietrznej „Luxair", współpracujące z belgijskimi liniami lotniczymi SABENA. W roku 1965 „Luxair" przewiozło 57 000 pasażerów, w roku 1964 — 33 000. Park maszyn towarzystwa składa się z trzech samolotów F-27 „Friendship". „Luxair" jest towarzystwem prywatnym, kontrolowanym w 49% kapitału przez państwo.

✶

● **Ruch** na liniach „Air France" zwiększył się w styczniu br. o 19% w porównaniu do stycznia ub. r. Szczególnemu wzrostowi uległ ruch na trasach nadatlantyckich — o 33,1%. Na trasach krótkich i średnich — o 13%.

✶

● **Portugalskie** linie lotnicze TAP zakupiły w USA cztery turboodrzutowe samoloty Boeing-727.

✶

● **Jednym** z ostatnich drastycznych kroków brytyjskich linii lotniczych BOAC jest zrezygnowanie z zakupu dziesięciu ostatnio zamówionych samolotów VC-10. Do postanowienia tego należy jeszcze dorzucić inną, nie mniej szokującą decyzję: rząd brytyjski nie zezwolił BOAC na dalsze zakupy wielkich samolotów pasażerskich za granicą.

✶

● **Od 1 kwietnia br.** linie PANAM wprowadziły na trasę Frankfurt n. M. — Berlin zachodni najnowsze trójsilnikowe samoloty odrzutowe Boeing-727, przeznaczone specjalnie dla lotnisk usytuowanych w wielkich miastach, w bezpośrednim sąsiedztwie gęsto zamieszkanych dzielnic. Dzięki użyciu Boeingów-727 czas przelotu na trasie Frankfurt — Berlin skrócił się o 45 minut.

✶

● **FAA** (amerykańska Federalna Agencja Lotnicza) wydała zakaz sprzedaży napojów alkoholowych na pokładach śmigłowców pasażerskich.

✶

● **10 603 400** pasażerów obsłużyły w roku 1965 francuskie porty lotnicze (o 14% więcej niż w r. 1964).

✶

● **W budowie** znajdują się dwa nowe typy radzieckich samolotów pasażerskich: trójsilnikowy odrzutowiec Tu-154 na średnie dystanse (150 pasażerów) i trójsilnikowy Jak-40 na trasy krótkie (24—38 pasażerów).

✶

● **Barwne,** pełnometrażowe filmy fabularne będą wyświetlane w samolotach „Air France". Pierwsze seanse w dwóch wersjach językowych — francuskiej i angielskiej — rozpoczną się już w lecie br. Przewiduje się około 200 takich pokazów tygodniowo.

✶

● **W roku** 1965 zachodnioniemieckie linie lotnicze „Deutsche Lufthansa" przewiozły po raz pierwszy trzy miliony pasażerów.

✶

● **Szwajcarskie** linie lotnicze „Swissair" przewiozły w roku ubiegłym ponad dwa miliony pasażerów. Jest to o 14% więcej niż w roku 1964.

✶

● **Ponad** 39 milionów dolarów czystego zysku zanotowały na swym koncie w r. 1965 amerykańskie linie „American Airlines". Przewiozły one ponad 11 mln pasażerów.

✶

● **W zakładach** lotniczych Lockheed opracowywany jest prototyp samolotu-giganta L-500, który będzie mógł jednorazowo przewieźć 900 pasażerów na trzech pokładach. Samolot ma być oddany do użytku w 1972 roku.

RÓŻNE

● **Pięć** firm amerykańskich — Aero Commander, Beech, Cessna, Lear Jet i Piper — sprzedało w roku 1965 ogółem 2 325 samolotów sportowych, turystycznych i dyspozycyjnych. W roku 1964 sprzedano 1 775 samolotów.

✶

● **Znany** amerykański aktor filmowy Danny Kaye (Jakobowsky z filmu „Pułkownik i Jakobowsky") piastuje obecnie funkcje wiceprezesa zakładów lotniczych Lear Jet.

✶

● **Jedna** z najlepszych spadochroniarek świata, Francuzka Monique Gallimard, mistrzyni świata w skokach na celność lądowania, wyszła za mąż. Jej małżonkiem został Jean Pelletier, zawodowy instruktor-pilot i szybownik.

AIR ALGERIE

LINIE „Air Algerie" zostały założone w roku 1946 i rozpoczęły swą działalność od nieregularnych lotów między Algierem i Paryżem. Z biegiem lat uruchomiono połączenia z innymi miastami Europy. W czasie walk w Algierii działalność linii była zawieszona. Obecnie notuje się stały rozwój działalności linii.

„Air Algerie" rozporządza kapitałem, w którym 51 proc. stanowi własność państwa, zaś 28 proc. — własność francuskich linii „Air France". Samoloty „Air Algerie" łączą główne miasta Algierii na wybrzeżu Morza Śródziemnego z ośrodkami wewnątrz kraju oraz latają do różnych miast we Francji, do Genewy i Bazylei w Szwajcarii, Las Palmas na Balearach oraz do Ajacio na Korsyce.

Park maszyn towarzystwa składa się z 6 samolotów „Caravelle", 2 Lockheed „Constellation", 10 Douglas DC—4, 3 Douglas DC—3, 3 „Noratlas" i 2 Iljuszyn Il—18. W r. 1964 przewieziono 251 000 pasażerów, przeleciano 255 mln pasażero - kilometrów i 3 mln tonokilometrów. Ogólna długość sieci „Air Algerie" wynosi 34 000 km. Liczba pracowników towarzystwa — 1 350.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

„Łuna-10", pierwszy sztuczny satelita Księżyca, nadal przesyła na Ziemię rozmaite informacje naukowe. Wszystkie urządzenia mikroksiężyca działają normalnie. Ziemia łączyła się dotychczas z satelitą 42 razy. Odebrano wielką ilość informacji o natężeniu promieniowania w pobliżu Księżyca, o warunkach magnetycznych itp. Ponadto trwają dokładne pomiary orbity „Łuny-10", na których podstawie można będzie powziąć dokładniejsze wyobrażenie o masie i kształcie Księżyca.

✶

Usterki wykryte w amerykańskim „orbitalnym obserwatorium astronomicznym" nie pozwolą przypuszczalnie na pełne wykonanie misji przez ten „teleskop na niebie". Obserwatorium astronomiczne — sztuczny satelita Ziemi z dziesięcioma teleskopami, które miało dostarczyć astronomom wyraźne obrazy nieba — zostało wyrzucone w Kosmos dnia 8 kwietnia wieczorem. Krąży ono wokół Ziemi na wysokości około 800 km. Rzecznik ośrodka badań lotów kosmicznych zakomunikował, że w obserwatorium przegrzewają się baterie. Wystąpiły także usterki w urządzeniu programowym.

✶

W przeddzień piątej rocznicy lotu w Kosmos (11 kwietnia) pierwszy kosmonauta świata Jurij Gagarin udzielił wywiadu moskiewskiemu korespondentowi Agencji Robotniczej red. R. Badowskiemu. Korespondent poprosił o wyjaśnienie, co Gagarin miał na myśli, składając oświadczenie w piśmie „Awiacja i Kosmonawtika", że kosmonauci radzieccy znajdują się w stanie „gotowości nr 1" do kolejnych lotów w Kosmos (numer czasopisma Gagarin przyniósł na spotkanie, które odbyło się w redakcji APN w Moskwie). — Określenie „gotowość nr 1" zaczerpnięte jest z terminologii lotniczej. Oznacza ono, że lotnik może startować natychmiast po otrzymaniu rozkazu. W podobny sposób posługują się tym określeniem kosmonauci — oświadczył Gagarin. Zdaniem korespondentów zagranicznych w Moskwie artykuł Gagarina, a także podobnej treści wypowiedź Leonowa w czasie XXIII Zjazdu KPZR, stanowią zapowiedź nowego radzieckiego lotu załogowego, który zrealizowany zostanie na początku drugiej pięciolatki kosmicznej.

✶

Satelita meteorologiczny „Essa-2" przesyła już obrazy chmur. Ostatnio służba meteo w NRF odebrała komplet zdjęć posługując się amerykańską aparaturą odbiorczą.

✶

Dwaj japońscy profesorowie, eksperci techniki rakietowej odwiedzili niedawno australijską bazę w Woomera. Przypuszcza się, że celem wizyty były rozmowy na temat możliwości wykorzystania brytyjskiego wyposażenia bazy dla doświadczeń japońskich.

✶

Rakieta „europejska" ELDO sprawia coraz więcej kłopotów, nie tylko finansowych. Ostatnio na przykład powstał projekt wykorzystania „Blue Streaka" do udźwigu 8 Ton przez dodanie dwóch rakiet startowych na stały materiał pędny.

Nowości spod prasy

Dla najmłodszych ukazał się ostatnio NUMER 3 „MAŁEGO MODELARZA" (już w dziewiątym roczniku!), poświęcony budowie samolotu komunikacyjnego „Li-2" radzieckiej wersji sławnego DC-3, który to płatowiec akurat w roku bieżącym obchodzi 30-lecie swego istnienia. Autorem planów modelu kartonowego jest Piotr Wolański. Plany uzupełniono dwoma zdjęciami oryginalnego samolotu w barwach PLL LOT. Wykonanie planu dość dokładne, oparte na zasadach przyjętych przy konstrukcjach podobnych (typu Il-14), już publikowanych. Szkoda, że rysunek samolotu pokazany na okładce odbiega od opisywanego modelu — przede wszystkim razi usterzenie i skrzywione silniki. Cena numeru 4,50 zł. W zapowiedzi redakcji podano ciekawą informację, że najbliższe numery przyniosą plany statków kosmicznych, w tym „Gemini".

Dla zaawansowanych konstruktorów ukazał się natomiast kolejny, już SZÓSTY NUMER „PLANÓW MODELARSKICH" (dodatek płatny do „Modelarza — cena 18 zł). W „Planach" dwa ciekawie opracowane samoloty, jako modele z napędem gumowym. Pierwszy to „Racek-R-7", akrobacyjny samolot czechosłowacki, drugi zaś szwedzki „Junior MFI-9". Autorem obu planów jest Zdzisław Umiński, znakomity konstruktor i wykonawca szeregu modeli i ich planów. Modele redukcyjne z napędem gumowym są u nas jeszcze unikatami, stąd też chwalebny jest trud Umińskiego spopularyzowania tej kategorii. Modele, co warto szczególnie podkreślić, opracowano dla materiałów krajowych. Lekki model gumówki może być zaopatrzony również w silnik samozapłonowy małej pojemności, o czym dokładnie informuje opis budowy. „Racek" jest modelem silnikowym na uwięzi, „Junior" modelem latającym z napędem gumowym. Całość planów sprawia jak najlepsze wrażenie. Opis uzupełniono zdjęciami wykonanych modeli, a okładkę zdobi świetny rysunek (na pewno w wykonaniu Adama Werki).

Dla wszystkich modelarzy ukazał się (spóźniony nieco!) TRZECI NUMER „MODELARZA", w którym znajduje się kilka godnych uwagi pozycji lotniczych. Przede wszystkim trzeba wymienić bardzo ładny plan modelu styropianowego dla najmłodszych, konstrukcji A. Mroczka. Dobrze opracowane zostały przez J. Mularczyka plany angielskiego trójpłatowca „Sopwith" z pionierskich lat lotnictwa. P. Włodarczyk podał plan i opis modelu do wyścigu zespołowego. Amatorzy mikromodeli znajdą praktyczne wskazówki konstrukcyjne, a rakietnicy — szkic modelu redukcyjnego satelity „Tiros-1", dalszy ciąg cyklu obliczeń toru lotu i plan małej wyrzutni dla modeli rakiet. Streszczając: numer lotniczo dość bogaty, jak na wydawnictwo ogólnomodelarskie.

Tyle o czasopismach. Jeśli chodzi o książki, to na razie nic nowego na horyzoncie modelarskim. Natomiast dla bardziej zaawansowanych konstruktorów małego lotnictwa ośmieliłbym się polecić świetną pracę inż. inż. Adama Skarbińskiego i Wiesława Stafieja, pod tytułem „PROJEKTOWANIE I KONSTRUKCJA SZYBOWCÓW" (wyd. WKiŁ). Jest to lektura na wysokim poziomie, ukazująca drogę projektowania i budowę szybowców wielkich. Ale sporo może z książki tej skorzystać każdy młody konstruktor, sposobiący się do pracy w lotnictwie. Zresztą, chyba dobrze wiedzieć, jakie tajemnice kryją się we wnętrzu światowej sławy naszych „Fok" i „Zefirów". A książka dwóch autorów, wieloletnich pracowników SZD, zdradza właśnie te tajemnice. Poza tym jest ona swego rodzaju bestsellerem na rynku wydawniczym krajowym (i zagranicznym), zarówno gdy chodzi o treść, jak opracowanie redakcyjne i wykonanie drukarskie — te spod prasy.

PAWEŁ ELSZTEIN

Nowe zestawy plastykowe modeli szybowców

Ostatnio ukazały się w niektórych sklepach z zabawkami w sprzedaży zestawy szybowców redukcyjnych modeli plastykowych. Są to: SZD-8 „Jaskółka" i SZD-19 „Zefir 2". Zostały one wyprodukowane przez Zakłady Przetwórstwa Tworzyw Sztucznych „Plastic", Warszawa-Służewiec. Modele — choć w małej skali — prezentują się ładnie. No i cena ich jest przystępna — 9 zł za zestaw. Skala modeli prawdopodobnie 1:80.

No cóż. Początek został zrobiony i można tylko przyklasnąć „Plasticowi". Wprawdzie jedna „Jaskółka" nie czyni wiosny nawet w towarzystwie „Zefira" — ale zbieracze modeli mają błogą nadzieję, że „Plastic" nie poprzestanie na tych modelach i wypuszczać zacznie serię za serią ku radości miłośników sylwetek naszych statków powietrznych.

Po tych entuzjastycznych uwagach, niestety, musi przyjść kolej na uwagi krytyczne. Modele nie są wolne od braków, szczególnie „Zefir" — jego kółko wraz z otwartymi osłonami równe jest prawie grubości kadłuba i w przypadku spojrzenia na model z przodu wygląda on dość niezgrabnie. Następnie: znaki obu szybowców są nieudane. Pomijam już fakt, że są one wykonane systemem innym niż się zazwyczaj przy modelach plastykowych stosuje. Otóż jest to kalkomania, ale przy umieszczaniu znaków na modelu nie wyciąga się papieru spod znaku tylko odwrotnie, usuwa się mokry papier z wierzchu, tak jak w „odbijankach" popularnych w młodszych klasach szkół podstawowych. Taki system nie pozwala na ładne umieszczenie znaków — krój liter i cyfr nie jest ładny — kontury są „kostropate" i postrzępione.

Na zakończenie mała uwaga. Podobno wytwórnia „Ruchu" nie chce produkować plastykowych zestawów modeli, bo... nie mają one powodzenia. Wprost niemożliwe! Zwróćcie uwagę, jak szybko rozchodzą się z komisów zestawy zagraniczne, to samo dotyczy i CSH. Cała rzecz chyba w tym, że „Ruch" wypuszcza mało typów w dużych seriach, no i teraz jasne, że jeżeli będzie to gigantyczna seria np. „MiG-15", to pewna jej część (chyba duża) nie zostanie rozkupiona. Ale gdyby wykorzystać formę tegoż „MiGa" i kosztem niewielkich przeróbek wyprodukować np. „MiGa-15 UTI" i „MiGa-17", to już byłyby trzy modele do kolekcji. A gdyby zacząć produkować więcej typów, to ich miłośnicy zamiast przepłacać w komisach, kupowaliby większe ilości naszych zestawów, znacznie zresztą tańszych.

Andrzej Zbiegniewski

Małe mistrzostwa modeli na uwięzi

Dnia 3.IV.1966 roku odbyły się na terenie **Szkoły Podstawowej nr 15 we Wrocławiu Mistrzostwa Modeli Latających na uwięzi. W poszczególnych klasach zwyciężyli:**

MODELE „ŻUK"

INDYWIDUALNIE:
1. PIOTR KONITZER — SP 15 — 147 pkt.
2. MARCIN LUBIENIECKI — SP 15 — 135 pkt.
3. JANUSZ GRABIANOWSKI SP 71 — 99 pkt.

ZESPOŁOWO:
1. SZKOŁA PODSTAWOWA 15 — Wrocław — — 282 pkt.
2. MDK — Wrocław — 165 pkt.
3. MDK — Jelenia Góra — 124 pkt.

MODELE „LATAJĄCE SKRZYDŁO"

INDYWIDUALNIE:
1. MIECZYSŁAW OBŁĄK SP 15 — 213,7 pkt.
2. BOGUSŁAW MANIŃSKI — ZHP „SOKÓŁ" — 209,0 pkt.
3. JAN KURULUK — MDK Wrocław — 199,7 pkt.

ZESPOŁOWO:
1. SZKOŁA PODSTAWOWA 15 — Wrocław — 373,7 pkt.
2. ZHP — Psie Pole — 322,6 pkt.
3. MDK — Wrocław — 301,0 pkt.

MODELE DOWOLNE

INDYWIDUALNIE:
1. WIESŁAW KANIEWSKI TZSE — Wrocław — 160 pkt.
2. JAN SZUMIŃSKI MDK — Wrocław — 154,7 pkt.
3. ANDRZEJ ROKITA OML — Wrocław — 152 pkt.

ZESPOŁOWO:
1. OML — Wrocław — 299,7 pkt.
2. TZSE — Wrocław — 290,0 pkt.
3. MDK — Wrocław — 290,0 pkt.

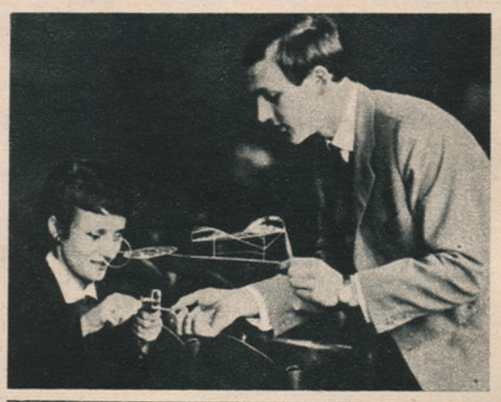
MODELE SYLWETKOWE

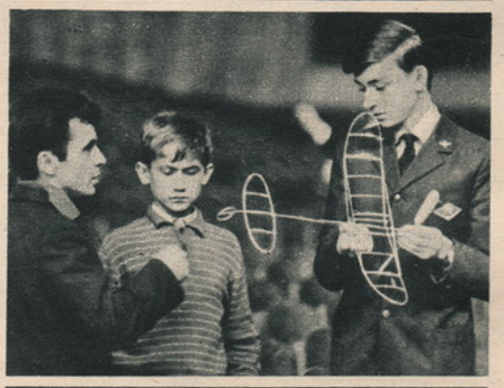
INDYWIDUALNIE:
1. ANIELA LUBIENICKA — SP 15 — 173,6 pkt.
2. WŁADYSŁAW PUZANOWSKI — SP 15 — 169,3 pkt.
3. BOLESŁAW KORNELUK — TZSE — 153,0 pkt.

ZESPOŁOWO:
1. SZKOŁA PODSTAWOWA 15 — Wrocław — 342,9 pkt.
2. OML — Wrocław — 301,3 pkt.
3. TZSE — Wrocław — 153,0 pkt.

W zawodach brało udział 58 zawodników z 10 modelarni lotniczych.

Jerzy Kaczorek





Migawki z Mistrzostw Mikromodeli we Wrocławiu. Od góry: Jedynaczka zawodów Sabina Huryk; B. Kwiatkowski — najlepszy spośród juniorów — uczeń LZN — Wrocław; zwycięzca w grupie seniorów — Ryszard Czechowski z Krakowa i Stefan Bombol z finezyjnie wykonanym modelem. Wyniki zawodów podano w numerze poprzednim. Foto: St. Jaśko (4)

W OSŁONIE WYPRAWY

Poniżej publikujemy fragment wspomnień płka dypl. pil. Edwarda Chromego, pilota 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa". Fragment ten dotyczy lotu bojowego wykonanego w końcowej fazie wojny, w którym polskie „Jaki" osłaniały wyprawę samolotów szturmowych typu Il-2.

BŁYSKI z dołu, smugi, czarne kłębki... Zaczęło się! Jeden z Iłów gwałtownie kładzie się na skrzydło, by następnie z tym dziwnym zwisem wyprysnąć w górę. Dostał? Zmniejszam prędkość i obserwuję jego lot. Nie, już jest na prostej i goni grupę, która oddaliła się o kilkaset metrów.

Pozostawiamy w tyle gruzy Neu Rudnitz i przenosimy się nad las sięgający niemal do zachodnich krańców zrujnowanego miasta. Tutaj właśnie, jak wynika z najświeższych danych rozpoznania naziemnego, rozmieścili Niemcy swe baterie.

Na mapie las był tylko zieloną plamką. W rzeczywistości jest to wielohektarowy kompleks młodniaka z licznymi polanami i płytkimi wąwozami. W paru miejscach te polany jeszcze dymią i ukazują mnóstwo lejów po bombach. To są ślady dwóch wypraw naszych szturmowców.

Szukaliśmy tej artylerii dość długo. Trzeba było nawet podciągnąć w górę, bo dym utrudniał prowadzenie obserwacji. Niemcy przez ten czas nie zdradzili się ani jednym strzałem. Ktoś tutaj musiał czuwać nad zachowaniem tej dyscypliny.

A potem znienacka rozpętało się piekło. Ziemia sypnęła gradem pocisków. Spokojny las zagrzmiał setkami wystrzałów. Nie słyszeliśmy huku, zobaczyliśmy tylko, jak podnoszą się seriami i pędzą ku nam żółte, czerwone i pomarańczowe iskry. Każda z nich miała prędkość błyskawicy i każda niosła śmierć...

Zawirowała mi przed oczyma iluminacja, zarzuciło maszyną w powietrzu, rąbnęło rozpalonymi odpryskami stali po kadłubie i skrzydłach. Ratowałem się unikami, zwijałem w zakrętach, odskakiwałem na boki, ale wszędzie było tak samo.

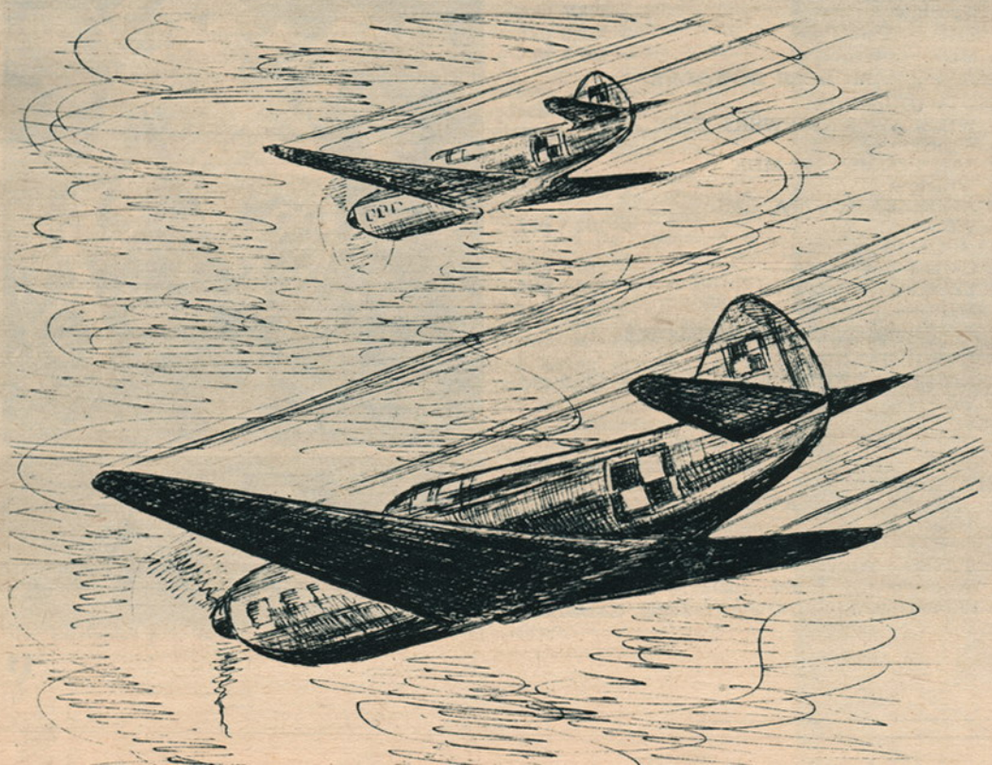
Iły tymczasem dostrzegły cel: kilka baterii armat sprytnie schowanych pod maskującymi siatkami. Zobaczyłem wybuchy pierwszych bomb i poniosło mnie. Do diabła, przecież nie będziemy czekać z założonymi rękami i obojętnie przyglądać się robocie szturmowców. Z powietrza nikt nam nie zagraża, więc szkoda czasu...

Dwa ruchy sterów, aż kłuje w uszach od przyrostu prędkości. Trzymam „Jaka" pod ostrym kątem i czuję, jak stężony nurt omiata maszynę. Żółta strzałka wysokościomierza zupełnie oszalała. Jeszcze trochę, jeszcze kilka sekund... Spust! Seria poszła wprost na stanowisko przeciwlotniczej armaty. Obsługa nie wytrzymała nerwowo nurkowania. Widziałem przez moment, jak strzelali do mnie, a później figurki żołnierzy w stalowych mundurach rozbiegły się w popłochu pod drzewa. Armata podskoczyła w rozbłyskach wybuchów i już musiałem wyrywać w górę, by nie rozłożyć maszyny na koronach wysokich sosen. Rozmazał mi się przed oczyma ten obraz, gdy ściągałem drążek...

Uspokoiłem rozdygotanego „Jaka" i znowu półwywrotem runąłem na las. Przede mną szorował kosiakiem tuż nad drzewami Władek i pruł krótkimi seriami. Z boku wyskoczył po ostrzelaniu ziemi inny „Jak". Tłukliśmy na zmianę, oszczędnie, z różnych kierunków i z błyskawiczną zmianą celów. Najtrudniej było dobrać się do sprzężonych Oerlikonów, ale i na te „pukawki" znalazło się lekarstwo. Obsługi porzuciły po prostu stanowiska, gdy podpaliliśmy najbliżej położone zagajniki. Kłęby dymu oślepiły Niemców, pożary rozlały się po całym lesie, trysnęły w niebo kolorowe pęki eksplodującej amunicji.

Po dziesięciu minutach odlecieliśmy spod Neu Rudnitz.

Po tej wyprawie, późnym wieczorem, nasza piechota jeszcze raz ruszyła do natarcia. Niemiecka artyleria nie odpowiedziała ogniem. Odnieśliśmy więc pełny sukces.



WALKA W ETERZE

Wieczorem 20 października 1943 roku szef angielskich wojsk łączności generał-porucznik E. B. Addison wszedł na teren swego tajnego wydziału, noszącego kryptonim „Corona". Towarzyszył mu ubrany po cywilnemu obserwator z Ministerstwa Lotnictwa.

W środku dużej sali siedzą przy długim stole żołnierze. Na uszach mają słuchawki, a przed każdym z nich stoi mikrofon. Za oszkloną ścianą pracują urządzenia, rejestrujące i utrwalające każde nadane słowo przez radio w odległości setek kilometrów — każde słowo niemieckich oficerów, kierujących z ziemi akcją nocnych myśliwców.

Addison urządził tutaj, w Kinsdown, dokładną kopię niemieckiej centrali naprowadzania myśliwców. Ministerstwo Poczty oddało do jego dyspozycji niezwykle silne radiostacje, mogące dostroić się do fal Luftwaffe.

Addison wskazuje na siedzącego przed nim sierżanta:

— Ten człowiek jest „cieniem" niemieckiego oficera, którego ochrzciliśmy mianem „Sauerkrautfritz" — wyjaśnia obserwatorowi z Ministerstwa. — Sierżant jest Polakiem, ale podobnie jak nasz „Sauerkrautfritz" wychował się w Berlinie. Od sześciu miesięcy przesłuchiwał wszystkie transmisje swego niemieckiego partnera, przegrywając wciąż na nowo utrwalony na taśmie głos Niemca. Teraz może już naśladować go do złudzenia. Więcej: on wie jak wyraża się „Sauerkrautfritz" w określonych sytuacjach. Podobnie także i inni siedzący tu przed mikrofonami żołnierze przekształcili się w sobowtóry niemieckich oficerów. Są to Czesi, Polacy, Francuzi, Duńczycy i Anglicy, którzy spędzili swe dzieciństwo w Niemczech. Dziś po raz pierwszy przystępują do akcji.

Generał dotyka ramienia sierżanta i pokazuje na mały głośnik, umieszczony koło tablicy rozdzielczej. Polak włącza go. Słychać niemieckie rozmowy.

— To jest właśnie „Sauerkrautfritz" — mówi generał zadowolony. — Znamy dokładnie jego taktykę i obrócimy ją dziś przeciwko niemu samemu.

Na wielkiej mapie sytuacyjnej dziewczyna ze służby pomocniczej lotnictwa wykreśla kursy bombowców nadlatujących nad Niemcy. Grupa „Stirlingów" zaatakować ma Frankfurt nad Menem; tuzin „Moskitów" przeprowadzi niepokojący nalot na Kolonię; 450 bombowców zaatakuje Kassel. „Waafka" przy mapie dowiaduje się o położeniu poszczególnych formacji. Informowana jest także, gdzie znajdują się niemieckie nocne myśliwce, gdyż Anglikom udało się rozszyfrować niemiecki kod kryptonimów, którymi posługuje się nieprzyjaciel w rozkazodawstwie i mogą obecnie rozumieć każde polecenie dla pilotów.

Myśliwce krążą w swych rejonach wyczekiwania, gdyż oficerowie z central naprowadzania nie są jeszcze pewni, gdzie umiejscowić punkt ciężkości dzisiejszej operacji. Zrzucane paski staniolu zakłócają, jak zawsze, pracę niemieckich urządzeń radiolokacyjnych. Na mapie sytuacyjnej zapala się kilka czerwonych lampek. Angielskie rozgłośnie zakłócające zostały dostrojone do długości niemieckich fal i mogą teraz — zależnie od potrzeby — nadawać głos lub też zakłócać odbiór.

Główne siły bombowców znajdują się właśnie nad Lüdenscheid, „Moskity" są w pobliżu Liege'a „Stirlingi" między Bingen a Moguncją, kierując się nad Frankfurt. Polski sierżant włącza znów głośnik.

LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

„Walka w eterze" — to interesujące kulisy taktycznego mylenia przeciwnika, którego bohaterem jest nie wymieniony niestety z nazwiska polski sierżant. Opis wydarzenia przez nas publikowanego, oczywiście z nieznacznymi skrótami, podajemy za angielskim historykiem i publicystą D. J. Irwingiem.

— „Alles Express nach Frankfurt! Nach Frankfurt! — woła „Sauerkrautfritz".

Addison podnosi rękę do góry i rozkazuje:

— Zakłócać!

Technicy za szklaną szybą w kabinie kontrolnej włączają nadajnik. Dalsze słowa niemieckiego oficera giną w ogłuszających wyciach i pogwizdach.

— Dlaczego zagłuszacie to? — pyta zirytowany urzędnik Ministerstwa. — Przecież Niemcy najwyraźniej dali się nabrać na pozorowany nalot na Frankfurt.

— Ale jak będziemy zakłócać ten rozkaz, uczynimy ten nalot jeszcze prawdopodobniejszym — wyjaśnia krótko Addison.

Przez trzy minuty niemiecka stacja zostaje zagłuszana. Generał każe zaprzestać. Z głośnika płyną natychmiast podniecone polecenia:

— Nach Frankfurt! Alles nach Frankfurt!

Zagłuszanie zostaje wznowione. Niemieckie lotnictwo myśliwskie jest na fałszywym tropie. Ku generałowi pochyla się teraz oficer dyżurny.

— Za minutę „Moskity" zbombardują Kolonię.

— Posłuchajmy czy „Sauerkrautfritz" wykrył już „Moskity" — mówi z uśmiechem Addison. Stacje zagłuszające milkną.

— ...rozpoznano w nalocie na Kolonię! Natychmiast skierować się nad Kolonię! Pośpiech nieodzowny! — woła Niemiec.

Znowu następuje zagłuszanie. Ludzie przed mikrofonami śmieją się. Także drugi manewr mylący spełnił swoje zadanie. Główny ciąg bombowców, lecący na Kassel, nie został jeszcze w ogóle wykryty. Niemcy uważają go prawdopodobnie za formację wykonującą pozorowany nalot.

Nie śmieje się tylko generał. Ze ściągniętymi brwiami patrzy na mapę. Kursy myśliwców lecących w kierunku Kolonii przecinają kurs wyprawy bombowej. Pierwsze bombowce są już wprawdzie bezpośrednio przed Kassel, ale końcowe eskadry znajdują się dopiero na północ od Kolonii. Generał zwraca się do „cieni" przy mikrofonach.

— Teraz na was kolej, panowie. Trzeba zawrócić myśliwce.

Addison pochyla się do przodu, gdy milkną dźwięki zagłuszania. „Sauerkrautfritz" zorientował się widocznie, że jego fala jest wolna, bo woła:

— Nad Kolonię! Nad Kolonię!

Polski sierżant włącza swój mikrofon.

— Chwileczkę. W Kolonii chodzi prawdopodobnie tylko o nalot „Moskitów" — mówi po niemiecku. Jego głosu nie można praktycznie odróżnić od głosu niemieckiego oficera — Gruba zwierzyna ciągnie na Frankfurt. Pozostać w rejonie wyczekiwania, do moich następnych poleceń.

Polak wyłącza swój mikrofon. W tej samej chwili technicy zagłuszają znowu falę Niemca. Przez prawie pięć minut myśliwce krążyć będą, czekając na rozkazy. Poprzez odgłosy zagłuszające słyszą tylko strzępki słów. W międzyczasie Addison otrzymał meldunek, że czołowe samoloty dotarły już nad Kassel. Ponownie więc zwraca się do „cieni":

— Niemcy zorientowali się już prawdopodobnie, że celem jest Kassel. Musimy teraz dać bombowcom dwadzieścia minut czasu na przeprowadzenie skoncentrowanego ataku. Poślijcie myśliwce nad Frankfurt.

Stacje zagłuszające zostają wyłączone i generał słyszy, jak jego polski sierżant rzuca w eter:

— Cel nalotu został rozpoznany. Wszyscy natychmiast nad Frankfurt!

Ledwie Polak zdążył odłożyć swój mikrofon, gdy „Sauerkrautfritz" krzyczy wściekły:

— To są Anglicy, którzy się włączają, verdammt nochmal! Nalot wymierzony jest przeciw Kassel. Nie zwracajcie uwagi na to, co oni mówią!

Polak włącza się:

— Nie dajcie się wodzić za nos temu przeklętemu zdrajcy, koledzy. Celem jest Frankfurt! Słyszycie mnie? Frankfurt!

Generał podnosi rękę. Odbiór zostaje zakłócony. Mija kilka, tak kilka ważnych minut. Myśliwce kręcą się w powietrzu bez rozkazów, nie wiedząc nad które miasto się skierować. Nad Frankfurtem, Kolonią i Kassel wiszą „choinki" we Frankfurcie, Kolonii i Kassel eksplodują bomby. Wreszcie Addison poleca wyłączenie stacji zagłuszającej. Natychmiast słychać głos „Sauerkrautfritza":

— Wszyscy nad Kassel! Bombowce nadlatują z kierunku Lüdenscheid.

Niemieccy piloci nie mogą usłyszeć nic więcej, bo znów odbiór zostaje zakłócony. Biorą teraz kurs na Kassel. Ale znowu słychać głos, który uznają za głos swego oficera:

— Ważne ostrzeżenie. Anglicy nadają na naszej fali fałszywe instrukcje. Celem nalotu jest bezsprzecznie Frankfurt. Nie zwracajcie uwagi na dalsze polecenia.

Polak wyłącza mikrofon. W tym samym momencie „Sauerkrautfritz" wypuszcza nową kanonadę przekleństw. Gdy milknie, by zaczerpnąć powietrza, włącza się Polak:

— Słyszycie, jak Tommy klnie, żeśmy go rozpoznali?

— To nie Anglik klnie, verdammt nochmal! — krzyczy zrozpaczony Niemiec — to ja...

— Naturalnie, to on — śmieje się zwycięsko w mikrofon Polak.

Generał poleca teraz systematyczne zagłuszanie wszystkich fal. Upłyną dalsze minuty, zanim myśliwcy zorientują się, iż właściwym celem jest jednak Kassel, a nie Frankfurt. Ze wszystkich stron ciągną teraz ku morzu ognia, widocznym z odległości setek kilometrów. Przybędą jednak za późno, by uratować Kassel. Głosy z tajnego wydziału „Corona" zabezpieczyły dolot „tropicieli", umożliwiły im dokładne oznaczenie celu dużą koncentracją bomb świetlnych. A reguła kampanii bombowej mówi: Im gęściej leżą bomby wskazujące punkt celowania, tym bardziej niszczycielska jest siła nalotu.

★

W oficjalnym brytyjskim „Raporcie o strategicznej ofensywie powietrznej przeciw Niemcom" czytamy: „Najbardziej skutecznym atakiem w tym okresie był nalot 22.X.1943 na Kassel. Miał on podobny skutek jak naloty na Hamburg. Silna koncentracja bomb zapalających i burzących w centrum miasta spowodowała powstanie huraganu ognia i osłabiła akcję obrony przeciwlotniczej. Zdjęcia z samolotów rozpoznawczych wykazały, że miasto płonęło jeszcze w 7 dni po nalocie. W gruzach legło 7 ważnych fabryk. Zakłady Fieselera zostały ciężko uszkodzone".

A tajne sprawozdanie prezydenta policji z Kassel głosiło: „Powstały rozległe pożary na obydwu brzegach Fuldy, które spustoszyły doszczętnie 4,7 kilometra kwadratowego powierzchni miasta".

Kassel padło ofiarą fałszywych spikerów z Anglii... (RS)

SPOTKANIA Z HISTORIĄ

4

JERZY R. KONIECZNY

RAKIETNICY

Ilekroć pojawiam się w okolicach Arsenału Warszawskiego, znajdującego się w stolicy przy ul. Długiej 52, mimo woli przychodzą mi na myśl polscy rakietnicy. Wspomnienie to, być może, wywodzi się z czasów, kiedy w latach 1953—1955 miała w Arsenale swoją siedzibę (nie najlepszą zresztą) redakcja „Skrzydlatej Polski". Pracownicy redakcji często narzekali wówczas na trudne warunki pracy w jednej z wielkich, zimnych i słabo oświetlonych arsenałowych sal.

Miniatura namalowana w roku 1405, przedstawiająca „latającego smoka".

W takich przypadkach ktoś z tzw. czynników decydujących o losie redakcji zwykł mawiać: „A czy wy wiecie, w jakim historycznym miejscu pracujecie? Tu Kazimierz Siemienowicz i Józef Bem przeprowadzali liczne próby i doświadczenia nad rakietami. Przy ich właśnie współudziale skonstruowano broń rakietową na terenie Arsenału Warszawskiego."

Lokal redakcji zmieniono potem na lepszy, ale historyczne wspomnienie o rakietnikach w Arsenale pozostało. Ponieważ żyjemy obecnie w erze rakiet (posiada je na swym wyposażeniu również nasze ludowe wojsko, mamy także rakiety cywilne dla celów meteorologicznych, np. seria „Meteorów") i jest to obecnie najznakomitsze osiągnięcie naukowo-techniczne naszych czasów, przypomnijmy więc pokrótce polskie tradycje na tym polu.

Przypuszcza się, że pierwsze rakiety pojawiły się na ziemiach polskich w czasie najazdu Tatarów na nasz kraj, a użyto ich prawdopodobnie w bitwie pod Legnicą w 1241 r. Można się tego domyślać m. in. z kronik Jana Długosza. Tatarzy mieli w czasie bitwy strzelać rakietami z wyrzutni o kształcie głowy smoka. Czy tak było naprawdę, nie wiemy? Bardziej wiarygodne są już późniejsze dane.

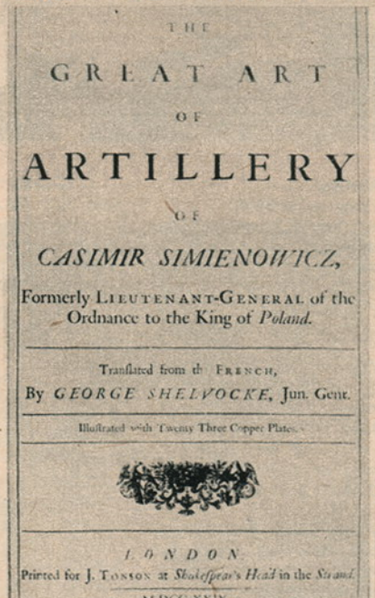
Mnich Seweryn z Klasztoru w Legnicy już w roku 1380 pracuje nad zastosowaniem prądu powietrza do poruszania rury; mamy tu niewątpliwie do czynienia z pierwowzorem rakiet. Zajmował się nimi także żyjący na przełomie XVI i XVII wieku architekt, wynalazca, astronom i pirotechnik Walenty Sebisch (niektórzy podają, że nazywał się Zebisz?) z Raduszkowic na Śląsku (1577—1657). Był on także wojskowym architektem miasta Wrocławia. Jego konstrukcje przewidywały rakiety wielostopniowe o kształcie smoka, z którego zionącej ogniem paszczy wylatują inne mniejsze rakiety. Te rakiety Sebisch budował dla możnowładców, którzy podziwiali je na imprezach dworskich.

W literaturze polskiej pierwszy opis budowy rakiety spotykamy w drugiej połowie XVI wieku u Marcina Bielskiego w jego pracy pt. „Sprawa rycerska według postępku i zachowania starego obyczaju Rzymskiego". Zagadnienia techniki rakietowej poruszają też inne prace, m. in. „Książka puszkarzom wszelkim bardzo potrzebna z różnych autorów zebrana" z 1624 roku nieznanego autora oraz rękopis z 1637 roku pt. „Praxis ręczna dział" wenecjanina Dello Aqua, puszkarza Zygmunta III Wazy. Wzmianki na temat rakiet są jednak w nich z reguły krótkie i pobieżne, mówiące przeważnie o obcych doświadczeniach.

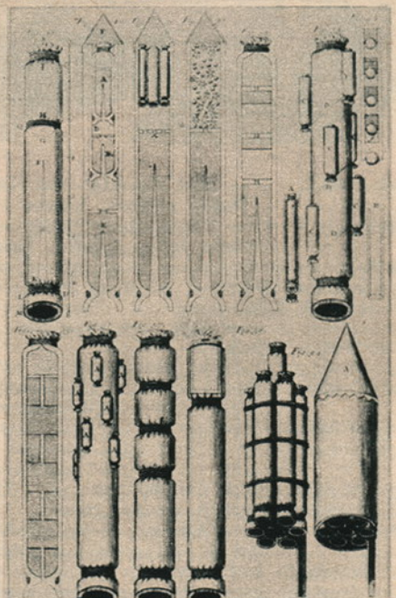
Na czołowe miejsce prac z zagadnień techniki rakietowej nie tylko w Polsce, ale i na świecie, wybija się w XVII wieku dzieło Kazimierza Siemienowicza pt. „Artis magnae artilleriae pars prima" (Nauki wielkiej artylerii część pierwsza), wydane w Amsterdamie w 1650 roku.

Praca ta, której nasz rodak zdążył napisać tylko część pierwszą, odbiła się wówczas wielkim echem na świecie i stała się przedmiotem powszechnych studiów wśród zagranicznych artylerzystów, którzy nawet w dwieście lat później zaliczyli ją do dzieł dużej wartości. To sławne dzieło Siemienowicza zyskało mu sławę znakomitego artylerzysty. Uważa się go też za „Ojca artylerii".

Szczegółowej biografii Polaka nie znamy. We wstępie do swojej książki pisze on jednak, że powrócił do ojczyzny na wezwanie Władysława IV. Uprzednio — jak zaznacza on — podróżował po krajach sąsiedzkich. Na dworze króla polskiego został łaskawie przyjęty i hojnie wynagrodzony. W kraju styka się z fachowcami tej miary, jak Paweł Grodzicki, Krzysztof Arciszewski czy Fryderyk Getkant, w gronie których uzupełnia swą wiedzę artyleryjską i przeprowadza doświadczenia. Rozpoczyna tu prowadzenie zapisków zawierających różne uwagi i spostrzeżenia dotyczące artylerii. Powstały w ten sposób notatnik wpadł kiedyś do rąk kanclerzowi Ossolińskiemu, znanemu mecenasowi różnych nauk, który z kolei przekazał interesujące notatki Władysławowi IV. Król Polski — jak wspomnieliśmy to już uprzednio — szczerze patronował w okresie swego panowania wszelkiego rodzaju oryginalnym pomysłom i przedsięwzięciom. I tym razem również zainteresował się notatkami Siemienowicza. Udzielił mu szeregu wskazówek i umożliwił wyjazd do Niderlandów w celu zakończenia swej pracy i wydania jej tam drukiem.


THE
GREAT ART
OF
ARTILLERY
OF
CASIMIR SIMIENOWICZ,
Formerly LIEUTENANT-GENERAL of the Ordnance to the King of *Poland*.
Translated from th FRENCH,
By *GEORGE SHELVOCKE*, Jun. Gent.
Illustrated with Twenty Three Copper Plates.
LONDON
Printed for J. TONSON at *Shakespear's Head* in the *Strand*.
MDCC XXIX.

Strona tytułowa angielskiego wydania pracy K. Siemienowicza (1729 r.).



Własnoręcznie wykonane rysunki rakiet z księgi trzeciej pracy K. Siemienowicza.

Praca Polaka składa się z pięciu zasadniczych ksiąg. Wręcz rewelacyjną dla nas — ze względu na omawiany temat lotniczy — jest księga trzecia, traktująca o pociskach rakietowych. Liczy ona 28 stron, na których znajduje się aż 69 ilustracji, i składa się z dziesięciu rozdziałów, omawiających teorię konstrukcji rakiet i technologię ich produkcji wraz z konkretnymi opisami różnego rodzaju rakiet. Siemienowicz sam zajmował się praktycznie budową rakiet, m. in. w warszawskim Arsenale. Większa część księgi trzeciej oparta jest właśnie na wynikach jego doświadczeń.

Ten znakomity polski inżynier z XVII wieku zwrócił na siebie uwagę szeregiem niezwykłych pomysłów, spośród których w kilku przypadkach przysługuje mu bezsporne pierwszeństwo na świecie. Innowacją w pracy Siemienowicza jest nowa klasyfikacja rakiet, oparta o średnicę jako wymiar podstawowy. Efektem własnych licznych doświadczeń Polaka było także podanie zestawu napędowego dla różnych rakiet. Spośród wielu przytoczonych różnorodnych typów rakiet na szczególną uwagę zasługują przede wszystkim trzy, ze względu na pierwsze tego typu pomysły na świecie. Są to: pierwsza ze znanych w historii wersja rakiety wielostopniowej, rakieta wielodyszowa i rakieta bezogonowa, zaopatrzona w skrzydełka „delta". Ten ostatni typ przypomina swą konstrukcją budowane dziś rakiety ze statecznikami.

Praca Kazimierza Siemienowicza z XVII wieku stanowi szczytowe osiągnięcie polskiej i w ogóle światowej myśli w dziedzinie rakiet. Przez długie lata nic nowszego i ciekawszego w tej dziedzinie nie zrobiono. W naszym kraju dzieło polskiego inżyniera długo nie było znane. Współcześni mu jednak inżynierowie i naukowcy zagraniczni od razu ocenili wartość pracy Siemienowicza. Zostaje ona przetłumaczona na język francuski w 1651 roku tj. w rok po ukazaniu się. Niemiecki przekład ukazał się we Frankfurcie w roku 1676, a angielski w 1729 roku. Zostaje ona również przetłumaczona na język holenderski. Jeszcze w XVIII wieku zaliczono ją do najlepszych dzieł o artylerii.

Przy okazji, skoro mówimy już o Siemienowiczu, warto tu podać i taką wiadomość, że firma Lockheed — ta sama, która zbudowała satelity amerykańskie „Discoverer" — zastosowała oryginalną reklamę: umieściła w prospekcie rysunki rakiety Siemienowicza z następującym tekstem:

„Zasada rakiety wielostopniowej — uważana za podstawową przy budowie pocisków kierowanych i dla podróży kosmicznych — odkryta została w 1650 roku przez Kazimierza Siemienowicza kapitana artylerii króla polskiego. Na rysunku Siemienowicza widoczna jest 3-stopniowa rakieta, w każdym członie rakiety znajduje się proch strzelniczy, zapalnik i dysza..."

(c. d. n.)

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

SZCZEPAN MICHALSKI (1891—1960)

URODZIŁ się we Lwowie 13 grudnia 1891 r. Po szkole powszechnej uczęszczał 2 lata do szkoły przemysłowej, której nie ukończył. Praktyczną naukę rzemiosła przeszedł we Lwowie w firmie J. Janecki (1907—1910), następnie do 1912 r. pracował w firmie W. Franda. W tymże roku zostaje powołany do wojska austriackiego, gdzie początkowo jest zatrudniony w wojskach samochodowych, a następnie przechodzi do wojsk lotniczych (na frontach), w charakterze mechanika lotniczego.

W 1918 r. opuszcza front włoski i zgłasza się we Lwowie do powstającego Wojska Polskiego. Bierze udział w obronie Lwowa, a następnie przechodzi na Lewandówkę do zawiązującego się tam III Dyonu Lotniczego WP.

W 1921 r. zostaje przydzielony do krakowskiej szkoły lotniczej, a po rozwiązaniu jej pracuje w 2 pułku lotniczym. W 1925 r. zostaje przeniesiony do 6 pułku lotniczego do Lwowa, na stanowisko szefa mechaników eskadry.

W r. 1937, po weryfikacji, pełni funkcję szefa kontroli technicznej pułku aż do 17 września 1939 r., w którym to dniu przeszedł granicę Rumunii. Stamtąd w październiku 1939 r. udaje się do lotnictwa polskiego do Francji, a następnie w marcu 1940 r. do Anglii. Otrzymuje tam przydział do Dywizjonu 303. W lutym 1941 r. przechodzi do Dywizjonu 316, jako oficer techniczny obsługi technicznej samolotów. W dywizjonie tym służy do 20 marca 1944 r. Potem, aż do 1 czerwca 1947 r., pracuje w lotniczej szkole dla małoletnich w Hulton, jako egzaminator i szef instruktorów.

W czerwcu 1947 r. powrócił do kraju i osiedlił się w Dzierżoniowie na Dolnym Śląsku, gdzie pracował w miejscowych zakładach, m. in. w Zakładach Gazownictwa Okręgu Wrocławskiego. W 1958 r. przeszedł na emeryturę.

Zmarł 10 lutego 1960 r. w Świeradowie Zdroju. Za zasługi dla lotnictwa polskiego oraz za udział w II wojnie światowej otrzymał odznaczenia polskie i zagraniczne.

S. W.

POCZTA LOTNICZA

PILOT ZAWODOWY LOTNICTWA CYWILNEGO

„Gdzie znajdują się szkoły dla zawodowych pilotów, którzy potem latają w PLL LOT, LZUG-u czy w lotnictwie sanitarnym? Interesuje mnie także jak wysokie pobierają za tę pracę wynagrodzenie i jakiego wymaga się od nich wykształcenia?" — pisze **Ryszard Neugebauer — Jastrzębie-Zdrój, woj. katowickie.**

Nie ma w Polsce specjalnych szkół kształcących pilotów cywilnych. Obecnie wszyscy piloci chcący latać w naszym lotnictwie komunikacyjnym, gospodarczym czy sanitarnym swe zasadnicze wyszkolenie lotnicze zdobywają w aeroklubach lub w lotnictwie wojskowym. W momencie przyjmowania do pracy w określonym rodzaju lotnictwa cywilnego przechodzą tylko odpowiednie dodatkowe przeszkolenie związane ze specyfiką pracy i eksploatowanego sprzętu.

Jeśli chodzi o wysokość zarobków wymienionych tu grup pilotów, to nie rozporządzamy odpowiednim wykazem. W każdym razie płace te są znacznie wyższe od przeciętnych.

Minimalnym wykształceniem dla pilotów jest pełne wykształcenie średnie, stwierdzone świadectwem dojrzałości.

MECHANIK LOTNICZY

Józef Piwowarski — Zręczyce, pow. Myślenice. Zawód mechanika lub technika lotniczego zdobyć można w jednej ze szkół Lotniczych Zakładów Naukowych — **Wrocław Psie Pole, ul. Kielcowska 43—53**

Mechanikiem lotniczym zostać można również w czasie odbywania służby wojskowej, o ile odpowiednia wojskowa komisja poborowa skieruje poborowego do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych. Inną możliwością zdobycia zawodu mechanika lotniczego jest wstąpienie do ochotniczej pięcioletniej służby wojskowej, w czasie której można zdobyć wybrany zawód i odbyć jednocześnie zasadniczą służbę wojskową.

Szczegółowych informacji o nauce w LZN we Wrocławiu zasięgnąć można pod wskazanym tu adresem, natomiast o nauce zawodu w wojsku w komendach WKR lub WKW. Zawód mechanika lotniczego zdobyć można też w niektórych szkołach istniejących na ogół przy Wytwórniach Sprzętu Komunikacyjnego.

Jeśli chodzi o zarobki mechaników lotniczych pracujących w aeroklubach, to kształtują się one następująco: mechanik lotniczy — 1600—2500 zł, technik lotniczy — 2000—2900 zł, szef techniczny — 2300—3300 zł.

ZAMIAST ODPOWIEDZI LEKARZA

Tadeusz Gurzyński — Rybno, k. Działdowa, Janusz Paprocki — Ogrodzieniec, Tadeusz Broda — Ochaby, pow. Cieszyn, Stanisław Szawerna — Pszczyna, Czesław Czyż — Ogrodzona, pow. Cieszyn, Krzysztof Stasiuk — Hrubieszów. Nie jesteśmy w stanie zamieszczać na łamach „Skrzydlatej" dużych artykułów na tematy medycyny lotniczej. W tej sprawie odsyłamy do podręczników i czasopism medycznych. Zamieszczamy natomiast krótkie odpowiedzi na listy w rubryce „Lekarz odpowiada". Nawet jednak w tych ramach nie możemy powtarzać odpowiedzi o tej samej treści. A tego żądają wymienieni tu czytelnicy. Staramy się uwzględniać możliwie wszystkie życzenia piszących do redakcji. W tym przypadku musimy jednak polecić tu wymienionym uważną lekturę poprzednich numerów „Skrzydlatej".

MIĘŚNIOLOT

Stanisław Gryglaszewski — Bodzanów, pow. Płock. Budowa latającego mięśniolotu jest przedsięwzięciem trudnym i wymagającym przy tym dużej wiedzy i niemałych środków materialnych. Przekonało się już o tym sporo amatorów zrealizowania tego przedsięwzięcia. Mimo tych wysiłków nie udało się jednak dotąd nikomu wzlecieć o własnych siłach.

Pana poczynania, zmierzające w kierunku budowy mięśniolotu własnej konstrukcji przy braku środków i odpowiedniego przygotowania teoretycznego, o czym sam Pan pisze, muszą więc zakończyć się niepowodzeniem.

Wyjaśniamy też, że redakcja nasza i o ile się orientujemy żadna inna instytucja, nie jest w stanie udzielić Panu „wiadomości teoretycznych z dziedziny budowy wentylatorów do napędu nożnego", ani dostarczyć środków finansowych, gotowych elementów i innych akcesoriów. Radzimy więc zaniechać tych planów, a swoje zamiłowania do konstrukcji lotniczych skierować w stronę modelarstwa lotniczego.

ZBIERAMY ZNACZKI

BUŁGARIA. Wydano tu 6-znaczkową serię „Samoloty nad miastami Bułgarii". Znaczki przedstawiają kolejno: za 1 st. — „Junkers—52" nad Tirnowo; za 2 st. — „IŁ—14" nad Plowdiw; za 3 st. — śmigłowiec „Mi—4" nad Dmitrowgradem; za 5 st. — „Tu—104" nad Rouse; za 13 st. — „Il—18" nad Warną za 20 st. — „Tu—114" nad Sofią. Dwa z wymienionych znaczków reprodukujemy.

*

BRAZYLIA. Z okazji Tygodnia Lotnictwa wydany został tu znaczek za 35 crs. przedstawiający dwupłatowiec.

*

KANADA. Ukazał się tu znaczek o wartości nominalnej 5 c. przedstawiający kanadyjskiego satelitę „Alouette II".

*

RUMUNIA. Wydano tu serię złożoną z 3 znaczków, poświęconą wielkim osiągnięciom w dziedzinie opanowania Kosmosu. Na znaczku za 1,75 lei przedstawiono orbitującego A. Leonowa i na znaczku za 3,20 lei—statek kosmiczny „Gemini—3".

*

JEMEN. Wydano tu pięcioznaczkową serię poświęconą zdobywaniu Kosmosu. Znaczki przedstawiają: za 1/8 b. — lądowanie na Księżycu, za 1/4 b — astronautów i rakietę na Księżycu, za 1/2 b. — Cape Kennedy i portret prezydenta Kennedy'ego, za 4 b. — statek kosmiczny, P. Bielajewa i A. Leonowa, za 6 b — statek kosmiczny, E. White'a i McDivitta.

*

TOGO. Ukazała się tu seria złożona z dwóch znaczków poświęcona ludziom Kosmosu. Znaczki przedstawiają: za 25 fr. — „Woschod—2" i A. Leonowa, zaś znaczek za 50 fr. — „Gemini 4" i E. White'a.

BOGUSŁAW KUROWSKI

W lotniczej KSIĘGARNI

Szturmowcy Warszawy ● Bohdan Arct. Wydawnictwo MON. Wydanie I. Warszawa 1965. Str. 79. Cena 5 zł.

W książeczce wydanej przez redakcję „Żółtego Tygrysa" Wydawnictwa MON Bohdan Arct w zbeletryzowanej formie opisał walki, prawie wcale nie znane przez szerszy ogół, jednostki lotniczej drugiej wojny światowej. Stanowił ją doraźnie zorganizowany, spieszony oddział lotników, który we wrześniu 1939 r brał udział w obronie Warszawy.

O Oddziale Szturmowym Lotników (prócz tej jednostki rolę piechoty pełniły także dwa bataliony lotnicze) wyrażał się niejednokrotnie w sposób wyjątkowo pochlebny dowódca Odcinka Zachodniego płk dypl. w stanie spoczynku Marian Porwit. Odpowiedni ustęp na ten temat mogli z dumą przeczytać żyjący żołnierze Oddziału Szturmowego w wydanej kilka lat temu książce Porwita „Obrona Warszawy 1939 r.." Autor stwierdził tam, że tylko dzięki patrolom i wypadom lotników miał stosunkowo bardzo dokładne informacje o poszczególnych jednostkach hitlerowskich oblegających Warszawę. Jakie metody stosowali lotnicy, aby zdobywać te wiadomości, dowiedzieć się można właśnie z książeczki Arcta.

Jest rzeczą bardzo cenną, że pierwszy raz i to dość dokładnie opisane zostały boje Oddziału Szturmowego Lotników. Dotychczas wiedzieliśmy o nim tylko bardzo fragmentarycznie i to niezbyt ściśle. Oczywiście książka Arcta już w swoim założeniu nie jest pracą ściśle historyczną, ale opowiadaniem dla szerokich rzesz czytelników. Odnoszę jednak wrażenie, że po przepracowaniu materiału tam zawartego przez cieszących się jak najlepszym zdrowiem byłych dowódców oddziału mjra Zbrowskiego (którego uśmiercił Arct na str. 58) i kpt. Paszkowskiego oraz po dodaniu szkiców i mapek książeczka mogłaby w sposób istotny uzupełnić lukę w historii zmagań września 1939 r. A zabrakło tam właśnie pięknego fragmentu — udziału lotników spieszonych jak i działających w powietrzu i startujących w niezwykle trudnych warunkach z ostrzeliwanego lotniska mokotowskiego.

Opracowanie Arcta traci z powodu wielu błędów, które może zauważyć każdy interesujący się choć trochę więcej historią drugiej wojny światowej. Nie koryguję tu opisywanych w książce szczegółów zmagań spieszonych lotników (co mogliby zrobić jedynie byli uczestnicy walk tego oddziału, a tacy — jak już wspomniałem — żyją), ale podam niewielką tylko część innych pomyłek. Nie wolno ich było robić autorowi, który jest tak poczytny i tak przecież obyty od wielu lat z historią lotnictwa wojskowego.

Strona 14. „Brygada znalazła się na polowych lotniskach w okolicy Poniatowa".

W rzeczywistości w Poniatowie stał jeden dywizjon, w Zielonce drugi.

Strona 15. Zestrzelenie Gabszewicza nie było pierwszym zestrzeleniem Brygady Pościgowej. Pierwsze zwycięstwo w tej wojnie odniósł godzinę wcześniej ppor. pil. Gnyś z krakowskiego dywizjonu myśliwskiego.

Strona 18. Naczelnym Dowódcą Lotnictwa w kampanii wrześniowej nie był gen. Kalkus lecz gen. Zając.

Strona 19. Autor zupełnie pokręcił przenosiny myśliwców z Poniatowa i Zielonki na lewy brzeg Wisły w dniu 3. IX. 1939 r.

Strona 20 i 21. Autor niezrozumiale opisał dzień 6. IX, kiedy to brygada została użyta do wymiatania w rejon działania Armii Poznań i Łódź, odnosząc tam swój największy sukces (a nie nad Warszawą).

Strona 21. Brygada przeniosła się spod Warszawy nie na rozkaz gen. Kalkusa, lecz na osobiste polecenie płka Pawlikowskiego (zapewne uzgodnione z gen. Zającem).

Strona 42. Historia pobytu w niewoli i śmierci kpt. pil. Bahuszewicza wyglądała inaczej niż podaje Arct.

Strona 50. Mjr Wyrwicki z płkiem Iżyckim wyleciał z Warszawy wcześniej niż w nocy przed kapitulacją — jak błędnie podaje książeczka.

Szkoda, że tak wiele jest nieścisłości (znalazłoby się ich znacznie więcej), bo książeczka jest pisana interesująco, z „nerwem". Jak słusznie zaznacza Arct: „Zorganizowano oddział na poczekaniu, nie przeszkolono z braku czasu, a doświadczenie i uzbrojenie zdobywał dopiero w walce. Niemniej ludzie ci dali z siebie bardzo wiele i w swoim zakresie całkowicie stanęli na wysokości zadania. Ich akcje rozpoznawcze i szturmowe, choć przeprowadzane na niewielką skalę, w pełni zasługują na uwiecznienie, bo są pięknym fragmentem bojów Polaków z hitlerowcami."

Okładka projektu Tadeusza Michaluka **obrzydliwa.**

J. Kownacki

KSIĄŻKI DO TWOJEJ BIBLIOTEKI

Jacek Machowski ● PARAGRAFY DLA KOSMOSU, Państwowe Wydawnictwa Naukowe (Współczesna Biblioteka Naukowa OMEGA), Warszawa 1965, str. 151, cena 10 zł.

Opanowanie Kosmosu przez człowieka jest przedmiotem dociekań nie tylko nauk ścisłych i technicznych, ale również nauk społecznych. W prawie wyraziło się to powstaniem nowej gałęzi tej dyscypliny — prawa kosmicznego. Książka omawia polityczne przesłanki tworzenia tego prawa oraz poszczególne problemy wchodzące w jego zakres, jak na przykład określenie sytuacji prawnej przestrzeni kosmicznej, prawo astronautyczne, problemy prawne związane z ratownictwem kosmicznym i odpowiedzialnością za szkody spowodowane działalnością w Kosmosie.

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

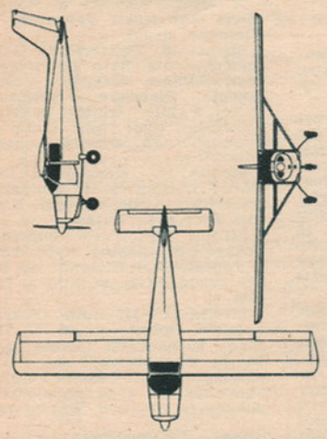
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI, Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 2934 M-83

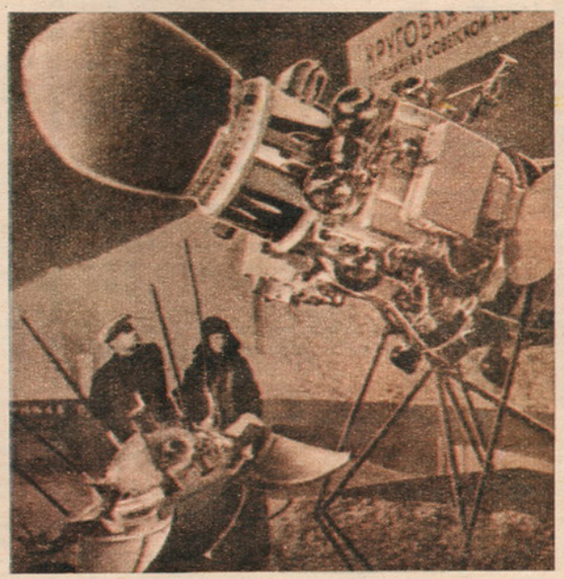
RAKIETĄ PO ŚWIECIE



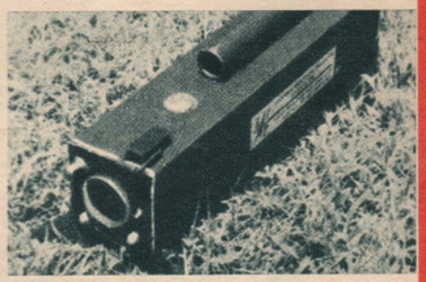
P-64 „OSCAR". Nowy włoski samolot 4-miejscowy. Silnik — 180 KM. Rozpiętość — 10 m, długość — 7,1 m. Ciężar własny — 680 kG, całkowity — 1 150 kG. Prędkość max. — 270 km/h, min. — 80 km/h. Pułap — 5,3 km, zasięg — 1 300 km, rozbieg i dobieg — 250 m.

„ŁUNA-9" NA WYSTAWIE

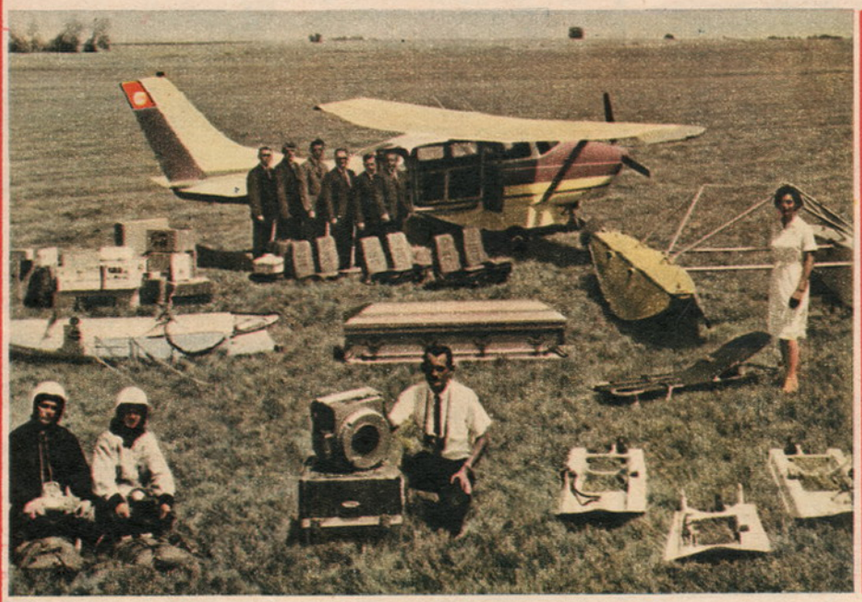
Na Wszechzwiązkowej wystawie osiągnięć gospodarczych ZSRR w Moskwie wystawiono zapasowy egzemplarz sondy księżycowej „Łuna-9". Jest to tzw. dubler, przygotowywany na wypadek jakiegoś niepowodzenia z pierwszym egzemplarzem. „Łunę-9" widzimy z lewej strony zdjęcia.



ILS DLA KAŻDEGO

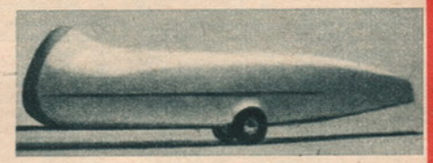


Tak wygląda urządzenie pokładowe VAPI prowadzące bezpiecznie pilota do lądowania w nocy na nieoświetlonym lotnisku. Jego mały ciężar — 2,25 kG umożliwia zastosowanie nawet w lekkich samolotach. Zasada działania: na progu lądowiska umieszcza się reflektor widoczny bez przeszkód od strony podejścia. Jeśli teraz na ekranie urządzenia pokładowego pojawi się światło czerwone znaczy to, że ścieżka schodzenia jest zbyt stroma (samolot jest za nisko), jeśli żółte — za wysoko, zaś światło zielone świadczy o właściwym torze lądowania. Urządzenie jest proste i tanie.



Samolot uniwersalny

Konstruktorzy lekkich samolotów dyspozycyjnych starają się zapewnić im możliwości wszechstronnego wykorzystania. Oto przykład samolotu Cessna („Super-Skywagon") z silnikiem 285 KM. Może on przewozić: 6 osób z bagażem, albo odpowiedni ładunek (również w pojemniku podwieszonym pod kadłubem lub zrzucanym na spadochronie), albo — pojemnik z cieczami rolniczymi, albo — aparaturę do zdjęć aerofotogrametrycznych, albo — skoczków spadochronowych, albo — nosze i sanitariuszkę; może też być na pływakach lub na nartach.

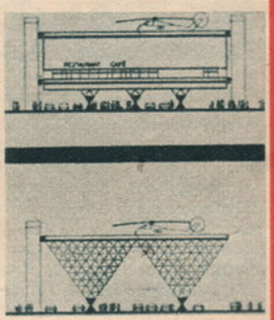


PRZEWRÓT W KONSTRUKCJACH WOZÓW SZYBOWCOWYCH?

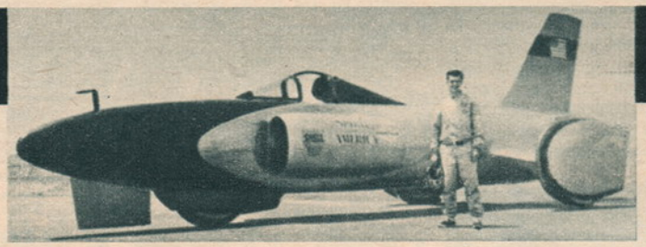
Konstruktorzy szwajcarscy lansują nowe wozy transportowe dla szybowców wykonane z laminatów szklanych. Lekkie, trwałe i o estetycznym kształcie. Niestety, niezbyt jeszcze tanie.

HELI-PORT

Przykład konstrukcji lądowiska śmigłowcowego, wzniesionej z typowych prefabrykatów, zawierających tylko 3 różne elementy znormalizowane (przekrycia i węzły).

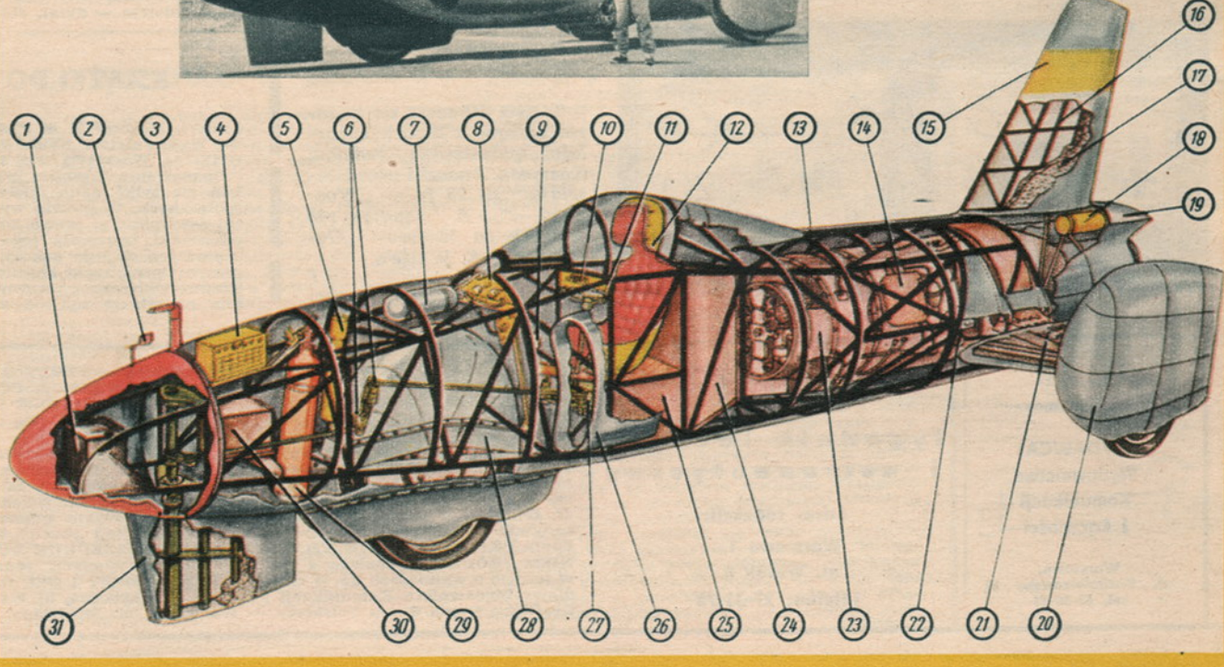


SAMOCHÓD RAKIETA



W uzupełnieniu artykułu „Coraz prędzej", zamieszczonego w 16 numerze „SP" z br., podajemy przekrój 3-kołowego samochodu z silnikiem turboodrzutowym, na który Craig Breedlove z USA ustanowił 15.X.1964 r. rekord świata wynikiem 846,785 km/h. Rekord ten został następnie pobity i wynosi obecnie 966,753 km/h. Natomiast rekord prędkości na wodzie należy do Anglika Donalda Campbella, który na łodzi motorowej z silnikiem turboodrzutowym uzyskał 14.V.1959 r. wynik 418,903 km/h.

A oto objaśnienia do rysunku: 1 — akumulatory, 2 — czujnik pomiarowy, 3 — dysza prędkościomierza, 4 — rejestrator wielokanałowy, 5 — amortyzator hydrauliczny, 6 — napęd steru i skrętu koła przedniego, 7 — system wentylacji, 8 — tablica przyrządów, 9 — hamulec, 10 — ogranicznik dźwigni gazu, 11 — kierownica, 12 — fotel kierowcy z osłoną głowy, 13 — konstrukcja z rurek, 14 — zbiornik oleju, 15 — statecznik, 16 — szkielet aluminiowy, 17 — wypełniacz piankowy, 18 — pojemnik dla spadochronu hamującego, 19 — otwór wylotowy dla spadochronu, 20 — owiewki kół głównych, 21 — oś tylna, 22 — łącznik owiewki, 23 — silnik turboodrzutowy, 24 — zbiornik paliwa, 25 — zbiornik wody, 26 — chwyty boczne powietrza do silnika, 27 — przekładnia, 28 — przednie koło sterowane, 29 — gaśnica, 30 — urządzenie samopisząće, 31 — ster aerodynamiczny.



LOT
NOWINY

NR 52 ● MAJ 1966

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

ŚWIĄTECZNE DNI

TRADYCYJNY Dzień Transportowca i Drogowca, który obchodziliśmy 24 kwietnia br., był dla załogi Polskich Linii Lotniczych LOT okazją do podsumowania dotychczasowych wyników pracy, zastanowienia się nad możliwościami jej usprawnienia. Najbliższy sezon turystyczny przyniesie bowiem nowe, jeszcze bardziej zwiększone zadanie w dziedzinie lotniczej komunikacji. Warto więc sięgnąć do bogatych doświadczeń lat ubiegłych, by i tegoroczne plany zostały jak najlepiej wykonane. Wymagać to będzie od całego personelu latającego i naziemnego LOT-u, od wszystkich służb naszego przedsiębiorstwa wzmożonego wysiłku. Trzeba przy tym pamiętać, że dla wielu zagranicznych turystów samolot ze znakami LOTowskiego żurawia jest zwiastunem Polski, pierwszym zetknięciem się z naszym krajem. Niech więc zawsze spotykają naszych pasażerów miłe uśmiechy załogi, serdeczna opieka i pomoc, a w Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu przyjazne powitanie. Chcemy bowiem, aby nasi pasażerowie podróżowali naszymi samolotami nie tylko szybko i wygodnie ale i przyjemnie.

Tradycyjna, polska gościnność obowiązuje nas również w stosunku do pasażerów tranzytowych, którzy w oczekiwaniu na dalsze połączenie spędzają krótkie chwile na naszej ziemi. Dobra informacja, serdeczna opieka ze strony personelu naziemnego mogą sprawić, że i ten krótki okres pozostanie miłym wspomnieniem dla niejednego pasażera przelatującego przez Warszawę.

Równie uroczyście jak Dzień Transportowca i Drogowca święcimy także dzień Pierwszy Maja. Wraz z milionami ludzi pracy w naszym kraju i na całym świecie manifestujemy naszą solidarność w walce o pokój, wolność narodów, o lepszą przyszłość ludzkości. W tradycyjnych pochodach pierwszomajowych nie braknie także naszych ciemnoniebieskich mundurów LOTowskich. Majowe święto uczciliśmy specjalnymi zobowiązaniami, które w jeszcze większym stopniu przyczynią się do dalszego usprawnienia działalności LOTu w odpowiedzialnej służbie komunikacji.

POŻEGNANIE

W Dyrekcji Polskich Linii Lotniczych LOT odbyło się pożegnanie grupy radzieckich specjalistów lotniczych, którzy przebywali w Polsce w związku z zakupieniem przez PLL LOT nowych samolotów turbośmigłowych Il-18. W ramach kontraktu między polskim „Motoimportem", a radziecką centralą handlu zagranicznego „Aviaexport" nasi mili goście pomagali naszym fachowcom we wprowadzaniu tych maszyn do eksploatacji. Warto podkreślić, że nowo zakupione przez LOT samoloty Il-18 zabierają po stu pasażerów.

Pożegnalne spotkanie odbyło się w miłej, przyjacielskiej atmosferze. W imieniu PLL LOT dyrektor inż. Jan Zwierzyński serdecznie podziękował radzieckim specjalistom za ich ofiarną pracę. W spotkaniu wzięli również udział przedstawiciele LOTowskiego personelu latającego — kapitanowie Wiszniewski i Niecengiewicz, a także warszawski reprezentant „Aerofłotu" — Nikołaj S. Czernyszew.

GOŚĆ Z AUSTRII

W Warszawie przebywał ostatnio znany dziennikarz austriacki pan Herbert Kraus, który w drodze z Wiednia do Warszawy i z powrotem skorzystał z samolotów PLL LOT. Red. Kraus żywo interesuje się problematyką komunikacji lotniczej, czego dowodem są jego liczne publikacje. W czasie pobytu w Polsce zbierał on również materiały na temat Polskich Linii Lotniczych LOT.

W NAGRODĘ DO POLSKI

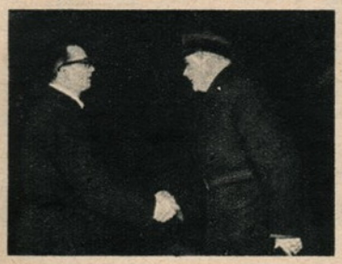
Znana firma amerykańska „Kodak" oraz francuski tygodnik „Paris Match" zorganizowały wspólnie konkurs dla młodzieży. Nagrodą była lotnicza wycieczka do Polski na tygodniowy pobyt turystyczny. Młodzi laureaci przylecieli z Paryża do Warszawy na pokładzie polskiego Ila-18, a potem — po zwiedzeniu stolicy — odlecieli samolotem LOTu do Krakowa. W drodze powrotnej nasi młodzi goście skorzystali również z krajowej komunikacji lotniczej i po krótkim pobycie w Warszawie odlecieli LOTowskim Ilem-18 do Paryża. Na pożegnanie wręczyli naszemu fotoreporterowi swoje autografy wraz ze zwierzeniami: „Wspaniała podróż, Polska jest cudowna, niech żyje Polska!" Niektórzy obiecywali, że jak dorosną — postarają się jeszcze niejeden raz odwiedzić nasz kraj.

BURMISTRZ MONTREALU

Na pokładach LOTowskich Iłów-18 gościliśmy ostatnio podróżnego z dalekiej Kanady. Pan Jean Drapeau, burmistrz Montrealu, skorzystał z LOTowskiego połączenia z Aten przez Warszawę do Moskwy. Z podróży był zadowolony, o czym świadczy jego uśmiech (zdjęcie poniżej).

PRZYLECIAŁY!

Tegoroczna wiosna kalendarzowa przyniosła LOTowi miłe wydarzenie. Już nazajutrz po jej „nadejściu" na lotnisku Okęcie wylądował od dawna oczekiwany samolot turbośmigłowy typu AN-24. W ślad za nim — w kilkudniowych odstępach — przyleciały cztery następne maszyny tego typu. Warto tu dodać, że jeszcze w tym roku ogólna ilość tych samolotów ma się zwiększyć do dziesięciu sztuk.



Dyrektor inż. Jan Zwierzyński (z lewej) przyjął właśnie meldunek od inż. Jankiewicza o nadejściu pierwszego samolotu typu AN-24.

Na lotnisku Okęcie witali pierwszą maszynę — dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński, wicedyrektorzy oraz liczni przedstawiciele załogi naszego przedsiębiorstwa, a także dziennikarze stołeczni. Meldunek o nadejściu pierwszego samolotu AN-24 złożył dyrektorowi LOTu inż. Bogdan Jankiewicz. Następnie — w ciągu ostatnich tygodni — specjalnie przeszkolone załogi odbyły szereg lotów na nowych samolotach pasażerskich LOTu. Już wkrótce na pokładach LOT-owskich maszyn typu AN-24 będziemy gościli pierwszych pasażerów. Mamy nadzieję, że podróż tym nowoczesnie wyposażonym samolotem będzie równie wygodna jak i przyjemna. Warto tu dodać, że nowe samoloty zyskały sobie już popularną nazwę: „Antek".

WITAMY NOWYCH KAPITANÓW

Ostatnio odbył się w Locie kurs szkoleniowy na kapitanów samolotów typu Il-14. Program obejmował, poza problematyką teoretyczną, również szereg ćwiczeń praktycznych — loty dzienne i nocne. Wymagania są bardzo wysokie, dowódca statku powietrznego musi bowiem posiadać wybitne umiejętności, nie tylko opanowaną do perfekcji sztukę pilotażu, ale także zdolność podejmowania szybkiej i właściwej decyzji. Naszym nowym, młodym kapitanom życzymy pomyślnych rejsów na powietrznych szlakach LOTu.

Egzamin z aerodynamiki. Od lewej: inż. Zygmunt Niziński, kierownik działu szkolenia w PLL LOT, pilot inż. Jerzy Grzędzielski oraz instruktor inż. Mieczysław Roszkowski.

Tematem rozmowy — przyrządy pokładowe. Pierwszy od lewej pilot Zdzisław Feliga.

LOTOWSKIE PLAKATY

W auli Politechniki Warszawskiej zorganizowana została interesująca wystawa plakatów lotniczych i turystycznych. Reprezentowane były wszystkie ważniejsze towarzystwa lotnicze. Nie zabrakło również i plakatów reklamowych LOTu. Warto tu dodać, że spotkały się one z uznaniem zwiedzających, którzy podkreślali ich walory artystyczne.

LOT NA ANTENIE

W drugiej audycji radiowej pod nazwą „Takty i kontakty" wzięli udział przedstawiciele LOTu — kapitan Zdzisław Nakonieczny oraz stewardessa Krystyna Szymańska. Znani radiowcy — Wacław Przybylski i Andrzej Rokita przeprowadzili z nimi obszerny wywiad na temat lotniczych podróży, podniebnych przygód oraz nowego samolotu PLL LOT — AN-24. Warto tu bowiem dodać, że kapitan Nakonieczny pilotował pierwszy tego typu samolot dla LOTu, z serii dziesięciu zakupionych w ZSRR. W audycji wzięła również udział kapitan żeglugi wielkiej p. Walas-Kobylińska, znany sportowiec Andrzej Badeński oraz „faraon" z filmu Kawalerowicza — Jerzy Zelnik.

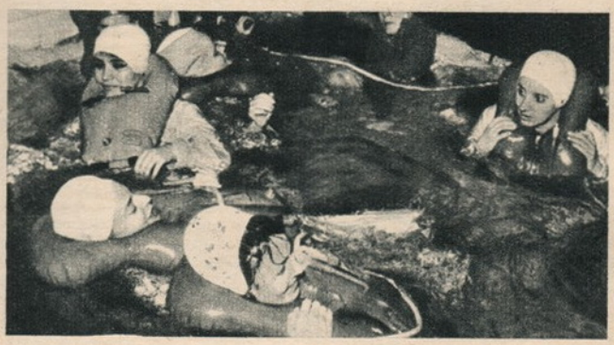
Na zdjęciu od lewej: stewardessa Krystyna Szymańska, kapitan Zdzisław Nakonieczny oraz Wacław Przybylski.

LATAJĄCE DZIEWCZĘTA

ZDANIEM większości podróżnych zgrabna, ładna i uśmiechnięta stewardessa to gwarancja przyjemnej podróży. Stały rozwój LOTu spowodował konieczność przeszkolenia znacznej ilości nowych stewardess. Ostatnio ukończyło kurs osiemnaście miłych i przystojnych dziewcząt, które rozpoczęły już służbę na pokładach LOTowskich samolotów. Drugi kurs objął trzydzieści dziewcząt, które musiały pomyślnie sprostać licznym, wysokim wymaganiom. Kandydatka na stewardessę musi bowiem zdać egzaminy ze znajomości dwóch języków — w tym obowiązkowo z angielskiego, posiadać co najmniej średnie wykształcenie oraz wykazać się odpowiednią inteligencją i sprawnością fizyczną.

Szkolenie obejmuje między innymi historię PLL LOT, statut ekonomiczno-prawny przedsiębiorstwa, zasady nawigacji, umiejętność posługiwania się sprzętem pokładowym i udzielania pierwszej pomocy. Trwa ono sześć tygodni i liczy ogółem ponad dwieście godzin wykładów i zajęć praktycznych.

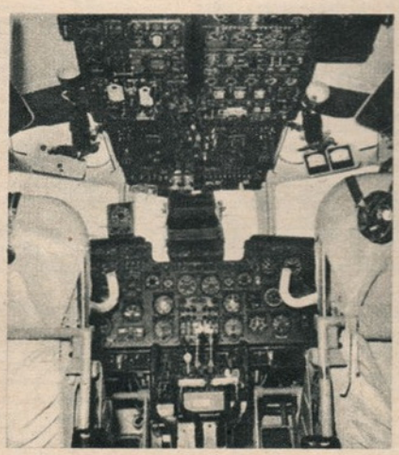
Wykład z nawigacji. Instruktor jest nie tylko rzeczowy, ale i dowcipny. Łatwiej więc przyswoić sobie trudne wiadomości.



Szkolenie obejmuje także ćwiczenia z ratownictwa morskiego. Kandydatki na stewardessy uczą się korzystania z kamizelek ratunkowych.

Z lewej: wnętrze kabiny pasażerskiej zostało nowocześnie i wygodnie wyposażone. AN-24 zabiera 48 pasażerów.

Z prawej: Kabina pilotów. Z lewej miejsce kapitana, z prawej — drugiego pilota. Samolot jest zaopatrzony w nowoczesną aparaturę pokładową.



NASI RACJONALIZATORZY

W chwili, gdy piszemy te słowa, trwają ostatnie przygotowania do otwarcia wystawy obrazującej osiągnięcia ruchu racjonalizatorskiego w PLL LOT. Pełną, fotoreportażową relację zamieścimy w następnym numerze „LOT Nowin" wraz z artykułem, omawiającym osiągnięcia naszych LOTowskich mistrzów postępu technicznego. Dziś zamieszczamy trzy sylwetki ludzi, którzy wysokie umiejętności fachowe łączą z cenną pomysłowością.

Mgr inż. Roman Hordyński, starszy mistrz oddziału T-4. W Locie pracuje od 1960 roku. Złożył już pięć wniosków racjonalizatorskich. Obecnie wraz z zespołem zajmuje się opracowaniem probierni do sprawdzania wytrzymałości elektrycznych elementów iskrowników lotniczych oraz pracuje nad konstrukcją przyrządu do docierania szczotek prądnic i silników lotniczych. Do swych najbliższych współpracowników zalicza: Stanisława Mielnickiego — technika, Euzebiusza Uszyńskiego — mechanika, Stefana — Turskiego — technika, Ołowskiego — blacharza, mgra inż. Tadeusza Białka — technologa oraz Antoniego Kościukiewicza — stolarza.

Karol Topolski, brygadzista mechaników silnikowych. W PLL LOT pracuje od 1948 roku. Złożył już ponad dwadzieścia wniosków racjonalizatorskich, z tego zaledwie trzy zostały odrzucone. Dotyczą one głównie usprawnień przy wykonywaniu remontu zespołu silnika. Najbardziej ceni sobie swój wniosek dotyczący remontu reduktora — wymiany tulej napędu iskrownika i regulatora obrotu śmigła. „W czasie pracy — mówi Karol Topolski — myślę nad możliwościami jej usprawnienia. I tak rodzą się racjonalizatorskie pomysły".

Czesław Kosiorkiewicz, mechanik lotniczy. W PLL LOT pracuje od 1950 roku. Zgłosił kilka wniosków racjonalizatorskich. Jeden z nich dotyczył wprowadzenia modyfikacji instalacji paliwowej turbogeneratora Ił-18. Wbudowanie w odpowiednim miejscu zaworu pozwala na odcięcie dopływu paliwa do silnika, bez potrzeby kłopotliwego opróżniania zbiorników w czasie przeglądu technicznego. Wniosek ten złożył Czesław Kosiorkiewicz wspólnie ze swym kolegą Józefem Marciniakiem. Razem także opracowali metodę hydraulicznego podnoszenia Ił-18 na podnośnikach w celu sprawdzenia mechanizmów podwozia.

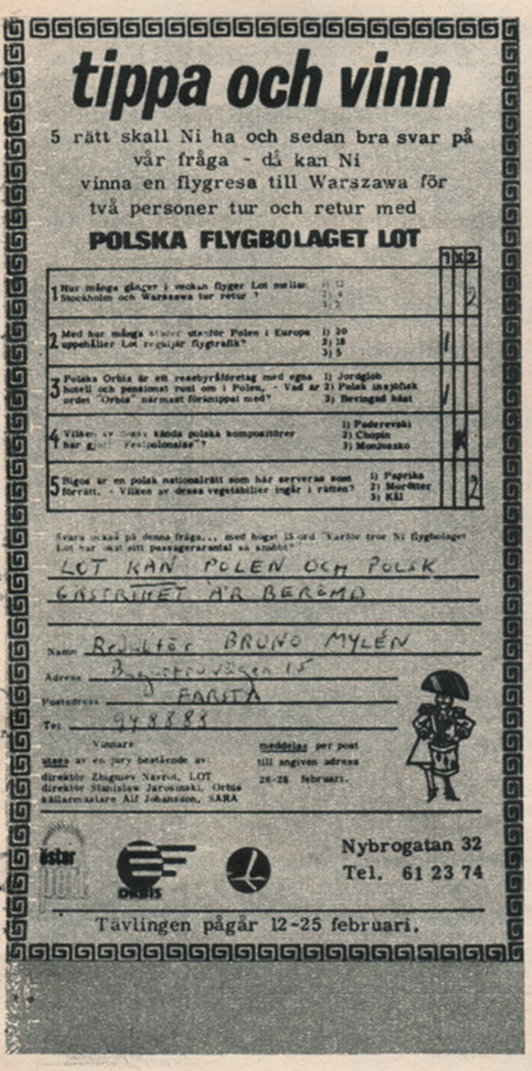
PO RAZ PIERWSZY W LOCIE

W nowym, przebudowanym hangarze LOTu na lotnisku Okęcie, trwa wytężona praca. Dwie brygady przeprowadzają przegląd specjalny samolotu turbośmigłowego Ił-18.

— Tego rodzaju przegląd prowadzimy w Locie po raz pierwszy — mówi inż. Ryszard Mierzwiński, kierujący pracami. — Dotychczas bowiem dokonywaliśmy przeglądów technicznych po tysiącu i dwóch tysiącach godzin, wylatanych przez samolot. Na przeglądy po dwóch i pół tysiąca godzin wysyłaliśmy nasze Iły-18 do Związku Radzieckiego. Tym razem postanowiliśmy wykonać tego rodzaju pracę własnymi siłami. Jest to więc dla nas techniczny eksperyment, a zarazem sprawdzian naszych umiejętności. Pragnę dodać, że praca idzie nam pomyślnie.

Przy przeglądzie pracują dwie brygady mechaników płatowcowych, kierowane przez brygadzistów — Bohdana Fotka i Edmunda Pragę. Przy okazji samolot zostanie na nowo pomalowany. Zadania tego podjął się jeden z najlepszych mistrzów pędzla w Locie — Jerzy Rzepka. Warto tu dodać, że przed przystąpieniem do prac niektórzy nasi fachowcy przebywali w ZSRR w celu zapoznania się z przebiegiem i techniką prowadzenia tego rodzaju przeglądów.

„Jest to sprawdzian naszych umiejętności" — mówi inż. Ryszard Mierzwiński.


tippa och vinn

5 rätt skall Ni ha och sedan bra svar på vår fråga - då kan Ni vinna en flygresa till Warszawa för två personer tur och retur med

POLSKA FLYGBOLAGET LOT

		1	X	2
1 Hur många gånger i veckan flyger Lot mellan Stockholm och Warszawa tur retur?	1) 12 2) 4 3) 2			2
2 Med hur många städer utanför Polen i Europa uppehåller Lot reguljär flygtrafik?	1) 20 2) 18 3) 5	1		
3 Polska Orbis är ett resebyråföretag med egna hotell och pensionat runt om i Polen. - Vad är ordet "Orbis" närmast förknippat med?	1) Jordglob 2) Polsk snajpfisk 3) Bevingad häst	1		
4 Vilken av dessa kända polska kompositörer har gjort "Festpolonaise"?	1) Paderewski 2) Chopin 3) Moniuszko		X	
5 Bigos är en polsk nationalrätt som här serveras som förrätt. - Vilken av dessa vegetabilier ingår i rätten?	1) Paprika 2) Morötter 3) Kål			2

Svara också på denna fråga... med högst 15 ord "Varför tror Ni flygbolaget Lot har ökat sitt passagerarantal så snabbt?"

LOT KAN POLEN OCH POLSK GÄSTFRIHET ÄR BERÖMD

Namn: Redaktör BRUNO MYLÉN
Adress: Bygdeträvägen 15
Postadress: FARSTA
Tel: 948883

Vinnare utses av en jury bestående av: direktör Zbigniew Navrot, LOT; direktör Stanisław Jarosinski, Orbis; källarmästare Alf Johansson, SARA

meddelas per post till angiven adress 26-28 februari.

Nybrogatan 32
Tel. 61 23 74

Tävlingen pågår 12-25 februari.

SZWEDZI O LOCIE

JAK już donosiliśmy w poprzednich, kwietniowych „LOT Nowinach", w Sztokholmie odbył się „Tydzień Polski", zorganizowany dla uczczenia 40-lecia Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Szwedzkiej. Bogaty program imprezy obejmował szereg interesujących wystaw, pokazów i występów artystycznych. Staraniem sztokholmskiej placówki LOTu zorganizowany został m. in. konkurs pod hasłem „Zgadnij i wygraj". Jednym z konkursowych zadań było ułożenie odpowiedzi na pytanie przy użyciu najwyżej piętnastu słów. Brzmiało ono: dlaczego PLL LOT zwiększyły tak szybko liczbę swych pasażerów? A oto niektóre ciekawsze odpowiedzi: dobra obsługa i dobre posiłki, szybkie i dobre samoloty z dobrymi posiłkami, przelot LOTem nie jest loterią, LOT daje najlepszą obsługę na ziemi i w powietrzu, LOT — to polska gościnność — przyjemne podróże — przyjemni ludzie — przyjemny kraj, LOT propaguje polską gościnność po wszystkich stolicach Europy, LOT to kawałek gościnnej Polski, LOT ma pilotów najlepszych na świecie, każdy pasażer LOTu to VIP (bardzo ważna osoba), LOT ma przyjemne dziewczyny, LOT to stara i znana firma na świecie, podróż LOTem to coś wspaniałego.

Wybraliśmy tylko niektóre hasła, pomijając skromnie bardziej nas chwalące. Na reprodukcji wypełniony kupon konkursowy zdobywcy głównej nagrody, szwedzkiego dziennikarza, pana Bruno Mylén, który wkrótce przybędzie do Polski.

Odlot na południe. Krótkie chwile oczekiwania na start i po kilku godzinach polscy pasażerowie znajdą się w krajach południowej Europy. Już z pierwszych informacji wynika, że tegoroczny ruch turystyczny z Polski za granicę ma być znacznie większy niż w roku ubiegłym.

TO BYŁ ŻART

W kwietniowym wydaniu „LOT Nowin" donosiliśmy o oficjalnej inauguracji mostu powietrznego, łączącego Grójec z Warszawą. Samoloty Ił-18 miały dowozić do stolicy transporty świeżych truskawek, z których słynie powiat grójecki. W drogę powrotną do Grójca zapraszaliśmy amatorów podniebnych podróży. Pod adresem Działu Reklamy LOTu zgłosiło się kilkudziesięciu ochotników. Niestety, z przykrością musimy ich rozczarować — to był „prima aprilisowy" żart.

Za żart przepraszamy, a amatorom powietrznych podróży wysyłamy nasze LOTowskie prospekty.

Z HOTELU NA LOTNISKO

LOT wprowadził ostatnio nowy, letni rozkład jazdy autobusów, dowożących pasażerów na lotnisko i do miasta. Czas przejazdu z Biura Miejskiego na Okęcie trwa zaledwie 15 minut, a koszt biletu 5 złotych. Ponieważ szereg samolotów odlatuje z Warszawy dość wcześnie, wprowadzono dla wygody pasażerów cenną innowację. Oto w dni powszednie, a od pierwszego czerwca do piętnastego września, również w niedziele — kursują autobusy PLL LOT na lotnisko wyruszając spod niektórych hoteli. I tak oto o godzinie piątej piętnaście rano odjeżdża autobus LOTu spod hotelu „Bristol", o piątej dwadzieścia spod „Europejskiego" i „Metropolu", a o piątej trzydzieści spod „Grand Hotelu". Koszt przejazdu wynosi 10 złotych, odpada jednak kłopotliwe szukanie taksówki, o które w godzinach rannych dość trudno w stolicy.

ROZMOWY NA LOTNISKU

W działalności każdego większego przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej niezwykle poważną i odpowiedzialną rolę spełnia centralne biuro rezerwacji miejsc pasażerskich oraz sprzedaży biletów. Tu bowiem można zapewnić sobie miejsce w samolotach kursujących na powietrznych szlakach komunikacyjnych świata.

Centralne Biuro Sprzedaży i Rezerwacji PLL LOT mieści się — jak wiadomo — w Warszawie przy ulicy Waryńskiego. Jego kierownikiem jest doświadczony LOTowiec, pan mgr Tadeusz Rybka. Oto co mówi na temat pracy Biura i jego najbliższych zamierzeń:

— Intensywna rozbudowa naszego Biura trwa od 1960 roku. Wiąże to się bowiem z rozwojem LOTu, ze wzrastającym z roku na rok ruchem turystycznym do naszego i z naszego kraju. Niezależnie od rezerwacji miejsc i sprzedaży biletów na rejsy zagraniczne i krajowe Biuro nasze kieruje także kilkoma swymi agencjami. Przypomnę, że w styczniu br. otworzyliśmy agencję w Alejach Jerozolimskich 44 oraz agencję w gmachu centrali handlu zagranicznego „Cekop". Dysponujemy także agencją w ministerstwie handlu zagranicznego, a także punktem rezerwacji i informacji w „Grand Hotelu". Rzecz bowiem w tym, aby ułatwić naszym klientom szybkie załatwienie wyjazdowych formalności. Trzeba przy tym pamiętać, że Biuro nasze rezerwuje miejsca i sprzedaje bilety nie tylko na samoloty LOTu ale również wszystkich towarzystw lotniczych na całym świecie. Pracy jest więc dużo, pomagają w niej bogate już doświadczenia z lat ubiegłych.

— A jak z trudnościami?

— O, i tych nie braknie! Do najpoważniejszych należą nasze kłopoty lokalowe, szczupłość miejsc w oddziale rezerwacji i w pomieszczeniach kas krajowych i zagranicznych. Od lat marzymy o nowym, nowoczesnym i przestronnym Biurze Miejskim LOTu, które ma powstać u zbiegu Alei Jerozolimskich i ul. Chałubińskiego. Inną naszą bolączką jest sprawa łączności. Są to dość kosztowne inwestycje, ale w pracy naszego Biura niezbędne. Dam taki przykład. Oto łączność z krajowymi oddziałami LOTu zapewniają nam pocztowe dalekopisy. Niestety, trzeba niejednokrotnie czekać i po

trzy godziny na połączenie, a sytuacja np. rezerwacji miejsc na dany samolot zmienia się i powstają dodatkowe kłopoty i komplikacje. Warto tu wiedzieć, że w sezonie turystycznym 1964 roku przyjmowaliśmy do 500 depesz dalekopisowych dziennie, a w roku ubiegłym ilość ich wzrosła do tysiąca. Wymieniłem tu nasze kłopoty jedynie po to, aby obraz pracy naszego Biura był jak najpełniejszy. Oczywiście, niezależnie od tych trudności czynimy wszystko, aby obsługa naszych krajowych i zagranicznych pasażerów przebiegała jak najszybciej.

— Czy będą wprowadzone jakieś nowe usprawnienia?

— Nosimy się z zamiarem zniesienia w ruchu krajowym list pasażerskich i wprowadzenia na ich miejsce specjalnych biletów, których część pozostawać będzie przy odprawie w naszej recepcji na lotnisku. Bardzo poważnie przyspieszyłoby to nam prowadzenie rezerwacji miejsc, wyeliminowałoby pracochłonne przygotowywanie list pasażerskich, których na wszystkie rejsy krajowe jest 21 dziennie. Sprawa jest jednak dokładnie rozważana i dyskutowana, o decyzjach trudno jeszcze mówić.

— Jest Pan przewodniczącym Kolegium Reklamy przy PLL LOT. Prosimy o kilka słów na ten temat.

— O roli i zadaniach reklamy w pracy przedsiębiorstwa lotniczego nie trzeba wiele mówić. To zrozumiałe, że jest ona niezbędnym czynnikiem dla wzrostu przewozów pasażerskich i towarowych. Czynimy więc starania, aby środki naszej LOTowskiej reklamy były jak najbardziej skuteczne, aby odpowiadały gustom i wymaganiom naszych potencjalnych klientów, a swą estetyką i wysokim poziomem artystycznym odpowiadały roli i zadaniom nowoczesnego przedsiębiorstwa lotniczego. Zdajemy sobie przy tym sprawę, że reklama LOTu również i nas zobowiązuje do podniesienia jakości usług. Nie pomoże najstaranniej wydany prospekt, jeśli pasażer będzie źle lub niegrzecznie informowany.

— Od kiedy pracuje Pan w Locie?

— Och, to stare dzieje. Zacząłem jeszcze jako student w 1937 roku i tak trwa to do dziś.

Notatnik Lotu

Już po raz drugi Polskie Radio, Orbis i PLL LOT organizują konkurs dla słuchaczy audycji zagranicznych PR w Anglii, Francji i w krajach skandynawskich. Warto dodać, że na poprzedni konkurs nadeszło 12.830 odpowiedzi, a 15 laureatów spędziło dwa tygodnie na wypoczynku w Polsce (nagroda Orbisu). Podróż do Warszawy i z powrotem drogą powietrzną ufundował LOT. Należy się więc spodziewać, że i tegoroczny konkurs spotka się z zainteresowaniem słuchaczy Polskiego Radia, które nadaje specjalne audycje o Polsce. Tym razem jednak laureaci odbędą wycieczkę po naszym kraju. Trasa jej przebiega przez Płock, pole bitwy pod Grunwaldem, Olsztyn, Trójmiasto, Malbork, Toruń, Gniezno, Biskupin, Poznań, Kórnik, Wrocław, Opole, Katowice, Oświęcim i Kraków. 15 nagród w postaci przelotów do Polski i z powrotem ufundowały PLL LOT.

■

18 kwietnia br. wszedł w życie nowy rozkład lotów krajowych. Podobnie jak w roku ubiegłym wprowadza on dwie nowe linie, łączące Gdańsk z Wrocławiem i Krakowem. Na linii do Szczecina latamy z przesiadką. I tak z Warszawy do Poznania kursują samoloty Ił-14, a z Poznania do Szczecina — Li-2. Czas przelotu do Poznania — 80 minut, z Poznania do Szczecina — 65 minut. Na pozostałych liniach krajowych kursują wyłącznie Iły-14, zabierające po 32 pasażerów.

■

Warto pamiętać, że samoloty do i z Krakowa, Wrocławia, Gdańska i Poznania mają połączenia autobusowe z Krynicą, Zakopanem, Jelenią Górą, Karpaczem, Krynicą Moską i Zieloną Górą. Korzystanie z połączeń kombinowanych samolot-autobus lub samolot-pociąg skraca znacznie czas podróży.

■

„Klub Czterokrotnych Milionerów" — pilotów LOT-u, którzy przelecieli cztery miliony kilometrów w służbie komunikacji lotniczej, powiększył się do sześciu osób. Dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński wręczył ostatnio kapitanowi Damianowi Żuchowskiemu odznakę za czwarty milion kilometrów. Kapitan Żuchowski pracuje w PLL LOT od 1955 roku. Swoje cztery miliony kilometrów wylatał w ciągu 12 tysięcy godzin. Obecnie jest on pierwszym pilotem i instruktorem samolotów typu Ił-18. Serdecznie gratulujemy.

Zdjęcia w numerze: Zygmunt Januszewski, Marian Kobrzyński i Archiwum LOTu.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 18 (773) z dnia 1 maja 1966 r. „Skrzydlatej Polski".